Die Bedeutung des Suez- und Panamakanals, ein Vergleich.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde der
Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen
Fakultät der Universität Frankfurt a/M.

vorgelegt von

Wilhelm Schick

Diplom-Volkswirt

aus Rüdigheim

KÖLN AM RHEIN

GEORG ZIMMERMANN, KÖLN, ZULPICHER WALL 40

436

Berichterstatter: Professor Dr. P. Arndt
Mitberichterstatter: Professor Dr. A. Kraus
Tag der mündlichen Prüfung: 1. August 1928.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

MEINEN ELTERN!

Inhalt

Seite

Allgemeines 1

Geschichte der beiden Kanäle

a) Vorgeschichte des Suezkanals 2

b) Vorgeschichte des Panamakanals 5

c) Bau der beiden Kanäle 10

d) Die Kanäle seit Inbetriebnahme 11

Über die Wegverkürzungen, welche die Kanäle gebracht haben 15

Die Monopol- und Konkurrenzgebiete der beiden Wasserstraßen

a) Der Suezkanal und sein Monopolbereich . . . 20

b) Der Panamakanal und sein Monopolbereich . 29

c) Die Konkurrenzgebiete und ihre Bedeutung . 38

Weltwirtschaftliche Wandlungen 44

Besondere Faktoren, die auf die Häufigkeit der Benutzung der beiden Wasserstraßen Einfluß haben 49

Die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Kanäle als nationale Verkehrswege 54

Die Kanäle als Machtmittel

a) Der Panamakanal und die U.S.A. 67

b) Der Suezkanal und England 76

Der Suez- und Panamakanalverkehr 80

Die Kanäle als Unternehmen, ihre finanziellen Ergebnisse 93

Die Kanäle im Völkerrecht 96

Zusammenfassung 99

Literaturnachweis 101

Allgemeines.

Betrachtet man eine Weltkarte oder einen Globus, so erkennt man ohne weiteres, daß der größte Teil der Erdoberfläche vom Wasser beherrscht wird. Mehr als $^2/_3$ der Erdkugel ist mit Wasser, das eine große zusammenhängende Fläche bildet, bedeckt, gegen das sich die Erdteile, die paarweise eng um den Nordpol gruppiert sind, wie Inseln abheben.

Zu untersuchen, welchen Wandlungen die Bedeutung des Weltmeeres für das Leben der Menschen im Laufe der Jahrhunderte ausgesetzt war, ist hier nicht der Raum. Sicher ist jedoch, daß aus einem dämonischen Element, das ursprünglich Länder und Erdteile voneinander trennte, im Laufe der Zeit eine große natürliche Straße wurde, welche die Erdteile miteinander verbindet. Heute ist das Weltmeer die Weltstraße. Ohne Kosten bietet sie sich den Menschen dar, kein Weg läßt eine solche unendliche Ausnützungsfähigkeit zu. Ja, um diese Weltstraße zu ergänzen und zu verbessern, griff der Mensch korrigierend in die Gestaltung der Erdoberfläche ein und schuf künstliche Wasserstraßen, Ozean- und Binnenlandkanäle.

Im Folgenden darzutun und zu vergleichen, welche Bedeutung die beiden Ozeankanäle (Suez und Panama) haben, welche Stellung sie im Leben der Menschen einnehmen, soll meine Aufgabe sein.

Die Geschichte der beiden Kanäle.

a) Vorgeschichte des Suezkanals.

Schon in den ältesten Zeiten träumten die Menschen von einer Verbindung des Roten Meeres mit dem Mittelmeer. Dies ist verständlich, wenn man bedenkt, welche Möglichkeiten zur korrigierenden Umgestaltung der Erdoberfläche gerade an dieser Stelle von Natur aus gegeben waren. Bis auf 112 km tritt das Rote Meer an das Mittelmeer heran,

und es liegt die Vermutung nahe, daß der Gedanke, den Isthmus von Suez zu durchstechen, der geographischen Kenntnis der Landenge entsprang. Die Geschichte berichtet, daß der Lesseppsche Suezkanal drei Vorläufer hatte.

Die erste Wasserstraße bestand nach Herodot schon in der sagenhaften Vorzeit des 14. Jahrhunderts v. Chr. Die großen Pharaonen, Sethos I. und dessen Sohn Ramses II., schufen unter Benutzung des Timsahsees eine passierbare Wasserstraße zwischen dem Nil und dem Roten Meere, die von den alten Ägyptern „ta tenat" genannt wurde. Die beiden Könige wollten den Handel und die Macht Ägyptens auch auf die Küsten des Roten Meeres und des Indischen Ozeans ausdehen, um so die Schätze des fernsten Ostens und Südens heranzuführen. Mit dem Ende der Glanzzeit der Pharaonen ging die so wichtige Durchgangsstraße vermutlich infolge Versandung zugrunde.

König Necho, der von 619-604 a. Chr. n. regierte, entschloß sich, die Verbindung aufs neue herzustellen, und zwar sollte der Kanal Patumos am Roten Meer mit Bubastis am Nil verbinden. Das Bauwerk war schon zum großen Teil vollendet, da wurden plötzlich die Arbeiten eingestellt, weil die Orakel weissagten, der Kanal würde nur den Barbaren (den Phöniziern) Nutzen bringen. Darius Hystapes (521-486 a. Chr.) ließ etwa 100 Jahre später das begonnene Werk zu Ende führen. Dieser zweite Kanal war längere Zeit in Gebrauch, und besonders Ptolemäus II (285-247 a. Chr. n.) bemühte sich, die Anlagen zu verbessern und auszugestalten. Wie lange die Wasserstraße in Benutzung gewesen ist, steht nicht sicher fest.

Im 7. Jahrh. n. Chr. erstand dem Lesseppschen Suezkanal der dritte Vorläufer, der von einem Feldherrn des Kalifen Omar von Amr erbaut wurde. Auch dieser Kanal war ein Verbindungsweg zwischen dem Nil und dem Roten Meere. Im Jahre 767 wurde seine Mündung geschlossen, die Wasserstraße aus strategischen Gründen durch Zuschütten vernichtet.

Im Laufe der Zeiten verschwanden auch die letzten Spuren, dieses dritten Kanals, und die mohamedanische Halbbarbareit

die in Ägypten an die Stelle der alten Kultur getreten war, ließ den Gedanken an eine neue Verbindung des Mittelmeeres mit dem Roten Meer nicht so leicht wieder aufkommen[1]). Die ungeheure Wichtigkeit eines solchen Seeweges war jedoch im Bewußtsein der Kulturmenschheit haften geblieben. Demzufolge blieb es nicht aus, daß die Venetianer, die lange Zeit hindurch den Handelsverkehr mit Indien unter Benutzung des Landweges beherrschten, im 15. Jahrh. die Absicht äußerten, den Isthmus von Suez zu durchstechen.

Mit der Aufnahme der Schiffahrt um das Kap der Guten Hoffnung wurde die allgemeine Aufmerksamkeit wieder auf die Landenge von Suez gelenkt. Etwa seit dem 16. Jahrh. war es vorwiegend Frankreich, das sich für die Neuanlegung eines Kanals interessierte. So machte als Erster Colbert während seiner Amtstätigkeit unter Ludwig XIV. mit Unterstützung von Leibniz die ersten praktischen Vorschläge. Fast gleichzeitig wurde der Bau des Kanals auch von anderen Zeitgenossen angeregt. Montesquieu in seinem „Esprit des Lois" und Voltaire in seinem „Essai sur les Moeurs" erinnerten an die früheren Kanäle und traten für den Bau einer neuen Schiffahrtsstraße ein. Von Einfluß wurden Volneys Publikationen über seine ägyptische Reise, die ebenfalls den geplanten Kanalbau entschieden befürworteten.

Die ersten praktischen Versuche fielen in die Zeit des Aufenthaltes Napoleons in Ägypten. Er ließ von einer technischen Kommission unter Lepère 1798-1800 die ersten örtlichen Untersuchungen und Vorarbeiten über die Möglichkeit der Herstellung des Kanals vornehmen. Gleichzeitig suchte Napoleon Bonaparte auch Alexander I. von Rußland für seinen hochfliegenden Plan zu gewinnen. Inzwischen meldete Lepère auf Grund seiner umfassenden Erkundungen, daß die Herstellung eines Niveaukanals nicht möglich sei, da der Spiegel des Roten Meeres 9,908 m über dem des Mittelmeeres liege, man müsse also einen Schleusenkanal bauen. Die Folge der falschen Berechnungen Lepères war, daß das Kanalproblem für eine Zeitlang ruhte.

---

[1]) R. Hennig, „Hauptwege des Weltverkehrs", Jena 1913.

Erst seit 1841, als der Irrtum bezüglich der Höhenlage des Roten Meeres zum Mittelmeer durch die Engländer nachgewiesen wurde, wurde das Suezkanalproblem in allen europäischen Staaten wieder lebhaft erörtert. „Besonders verdient um die Untersuchung des künftigen Kanalgeländes machte sich in den Jahren 1847 und 1855/56 der Österreicher Negrelli. Er wurde auch im Jahre 1858 vom ägyptischen Vizekönig Said Pascha zum Generalinspektor der Suezarbeiten ernannt, starb aber, bevor das Werk über die Vorarbeiten hinausgediehen und in Angriff genommen war, am 1. Oktober 1858“ [1]). Nach anderer Lesart soll dieser begabte Ingenieur seine Pläne vollkommen ausgearbeitet haben, doch seien er und die hinter ihm stehende englische und deutsche Finanzgruppe von dem Franzosen Ferdinand de Lesseps in der skrupellosesten Weise um die Früchte ihrer Bemühungen gebracht worden.

Lesseps hatte schon als junger Mann, während er Konsulatsbeamter in Alexandrien war, Ägypten ziemlich genau kennen gelernt und verfolgte eifrig die Erörterungen über den Bau eines Kanals, der das Mittelmeer mit dem Roten Meer verbinden sollte. Auch während seiner Tätigkeit in Spanien und in Italien ließ er den Plan des Kanalbaues nicht aus den Augen. Im Jahre 1854 ging er einer Einladung des Vizekönigs von Ägypten folgend nach dort, um an Ort und Stelle die Studien bezüglich des Kanalbaues zu machen. Zwei Jahre später veröffentlichte er das Werk: “Percement de l' isthme de Suez.“ Daraufhin erteilte ihm Said Pascha die endgültige Konzession zum Bau des Kanals, und er gründete eine rein französische Gesellschaft, nachdem die Verträge mit der deutschen und englischen Finanzgruppe für null und nichtig erklärt worden waren.

Bis dahin hatte England noch keine offene Stellung zum Kanalproblem genommen. Jetzt änderte sich die Sachlage. Die an den Franzosen erteilte Konzession erregte den heftigsten diplomatischen Widerstand der Engländer. Sie besaßen Kapstadt, beherrschten somit den damals einzigen Verkehrsweg nach Indien und dem fernen Osten und wünsch-

[1]) R. Hennig, a.a.O.

ten keine konkurrierende französische Verkehrsstraße dorthin. Auf ihr Drängen versagte die Türkei bezw. Ägypten dem Lessepschen Unternehmen die staatliche Unterstützung. Lesseps aber ließ den Mut nicht sinken und faßte den Entschluß, das große Werk mit privaten Mitteln durchzuführen. Er erließ in Frankreich im Jahre 1858 einen Aufruf zu Geldzeichnungen für den Bau des Suezkanals. Wider Erwarten fiel das Resultat der Zeichnungen gut aus. Zweihundert Milionen Francs wurden ihm zur Durchführung des Kanalbaues zur Verfügung gestellt. Mit solchen Mitteln ausgerüstet gründete er die „Companie Universelle du Canal Maritime de Suez" und kaufte die Pläne des soeben verstorbenen Negrelli an. Im Februar des Jahres 1859 kehrte er nach Ägypten zurück und wußte es durchsetzen, daß seine Gesellschaft ein Privileg auf 99 Jahre zum Betrieb des neuzuschaffenden Kanals erhielt. Am 25. April des gleichen Jahres wurde in Port Said mit dem Bau der Wasserstraße begonnen.

b) Vorgeschichte des Panamakanals.

Die Idee eines mittelamerikanischen Kanals ist so alt wie die geographische Kenntnis Mittelamerikas selbst und liegt etwa 4 Jahrhunderte zurück. Es wurden in dieser Zeit wohl einige 30 oder 40 verschiedene Stellen im mittelamerikanischen Isthmus als geeignet für eine Ozeanverbindung empfohlen. Stets aber debattierte man am meisten über die Gebiete: Tehuantepec, Nicaragua, Panama und Darien.

Im Jahre 1513 überquerte wohl als erster Europäer Vasco Nunez de Balboa, ein Nachfolger Columbus, den Isthmus von Panama auf der Suche nach der angeblich bestehenden natürlichen Durchfahrt für Schiffe ins westwärts gelegene große Meer. Der große Cortez war offenbar der erste, der den Gedanken eines künstlichen Kanals durch die mittelamerikanische Landenge auszusprechen wagte. Er sprach allerdings nur unbestimmt davon, man müsse sich auf „andere Weise" behelfen, falls eine natürliche Verbindung zwischen den beiden Ozeanen nicht zu finden sei. Im Jahre 1534 hatte König Karl I. von Spanien auf Grund der Überzeugung des 1529 verstorbenen Gefährten von Balboa, Alvaro de Saavedra,

daß kein natürlicher Wasserweg die beträchtliche Erhebung über das Meer im Innern des Isthmus durchbrechen könne, bereits ein Projekt eines künstlichen Wasserweges vom Rio Chagres nach dem Stillen Ozean sondieren lassen[1]). Lange Jahre hindurch förderte die spanische Regierung auf das lebhafteste die Pläne zur Herstellung eines mittelamerikanischen Kanals, bis um das Jahr 1567 König Philipp II., teils aus politischen Gründen, teils aus religiösen, das Kanalprojekt für sündhaft erklärte und bei Todesstrafe davon zu sprechen verbot[2]). Lange Zeit ruhte nun die Frage eines mittelamerikanischen Kanals.

Um 1800 erregte die Kanalidee wieder ernstliches Interesse, so vor allem bei Alexander von Humboldt. Er hielt auf Grund seiner Studien die Panamaroute für undurchführbar wegen der hohen Wasserscheide und empfahl die Route von Tehuantepec. Goethes Briefe an Eckermann enthalten, angeregt durch die Studien Humboldts, ebenfalls Gedanken über die Ausführung und die zukünftige Bedeutung des Kanals[3]). Mit dem Zusammenbruch Spaniens, der zu Anfang des 19. Jahrh. erfolgte, wurde die Erörterung des Kanalproblems gewissermaßen zu einer Tagesfrage. Jetzt traten zwei große Kanalinteressenten auf den Plan, und zwar die Nation, die sich immer mehr daran gewöhnte, alles, was die Weltmeere und ihren Verkehr betraf, als ihre eigenste Angelegenheit anzusehen, England und diejenige, die wiederum alles, was die neue Welt anging, immer mehr als ihre besondere Domäne in Anspruch nahm, die U.S.A. Beide rivalisierten miteinander in Bezug auf den Kanal[4]). Der englische Admiral Nelson, der um diese Zeit von seiner Expedition nach San Juan de Nicaragua zurückkehrte, befürwortete in seiner Heimat dringend die Erwerbung des Nicaragua-Sees. Dabei sprach er von einem amerikanischen Gibraltar und wollte einen Kanal durch den See an die beiden Küsten

[1]) Hildegard der Panamakanal, über Geschichte und Bau des P. K., Zürich 1915.

[2]) R. Hennig, a. a. O.

[3]) Hildegard a. a. O.

[4]) G. Wegener „Der Panamakanal"; Volkswirtschaftliche Zeitfragen Ausgabe 1914.

Amerikas geführt haben. Für sein kühnes Projekt fand er jedoch in England mehr Spott als Verständnis. Anders verhielt sich Amerika diesen Anregungen gegenüber. Es trat dem Plane eines Kanalbaues näher, und Henri Clay, der damals allmächtige Minister, sandte eine Kommission nach Nicaragua, die sich an Ort und Stelle über die technische Möglichkeit der Durchführung des Kanalbaues unterrichten sollte. Das Ergebnis war günstig, und H. Clay versuchte daraufhin, Regierung und öffentliche Meinung für seinen weitausschauenden Plan zu gewinnen. Seine Bemühungen blieben jedoch erfolglos. Ebenso war den Bemühungen der mexikanischen Regierung um den Bau des Tehuantepeckanals, die etwa in dieselbe Zeit fielen, kein Erfolg beschieden.

Um die Mitte des Jahrhunderts gab das Kanalproblem zu höchstbedenklichen politischen Verwicklungen Anlaß, die mehrmals einen Krieg zwischen den U.S.A. und England in greifbare Nähe rückten. Bis dahin zeigte sich England an dem Kanalproblem ziemlich desinteressiert. Als 1840 der Nicaraguakanalplan dicht vor der Ausführung stand, stellten die Engländer plötzlich fest, daß im 17. Jahrh. zwischen den Mosquitoindianern und den „berüchtigten Freibeutern" jenes Jahrhunderts, von denen ein großer Teil Engländer gewesen war, freundschaftliche Beziehungen bestanden hatten. Aus diesem Grunde erschien denn ein englisches Kriegsschiff am 19. August 1841 an der Mündung des San Juan und verlangte die Anerkennung der Unabhängigkeit des mit England alliierten Mosquitokönigreiches (der zu schaffende Kanal sollte durch dieses Gebiet seinen Weg nehmen). Nicaragua lehnte zwar die Forderung ab, aber dem see- und kriegstüchtigen England war das nicaraguanische Heer nicht gewachsen. Es mußte nach zähem Kampf am 7. März 1848 um den Preis der Aufgabe der San Juan-Mündung Frieden schließen.

Im Jahre 1849, als die neugebildete nordamerikanische „Compania de Transito de Nicaragua" die Arbeiten in Nicaragua aufnehmen wollte, dabei aber auf erhebliche Schwierigkeiten von seiten Englands stieß, erkannte man erst in den U.S.A., warum England sich so sehr für den Stamm der

Mosquitoindianer eingesetzt hatte. Ein Krieg zwischen den beiden Ländern wäre unvermeidlich gewesen, wenn nicht der damalige amerikanische Präsident Polk gestorben wäre. Sein Nachfolger schreckte vor der Zuspitzung des Konfliktes zurück und legte den Streit im Verhandlungswege bei. Es kam zwischen den Streitenden der sogenannte „Clayton-Bulwer-Vertrag“ 1850 zustande, in dem sich die Vertragsstaaten verpflichteten, daß keiner jemals die ausschließliche Kontrolle über den mittelamerikanischen Kanal übernehme oder dort Befestigungen anlege. Ebenso sollte keiner irgendeinen Teil von Mittelamerika in Besitz nehmen, dort Befestigungen anlegen, Herrschaft ausüben, noch ein Bündnis zu diesem Zweck eingehen. Der Klarstellung des eigentlichen Streitpunktes, der Zugehörigkeit des Mosquitoreiches, gingen beide Teile sorgsam aus dem Wege. Spätere politische Verwicklungen in der alten Welt brachten es mit sich, daß England in einem Vertrage mit Nicaragua 1860 sein Protektorat über Nicaragua aufgab.

In den 70er Jahren nun, nachdem der Bau des Suezkanals mit Erfolg durchgeführt worden war, erwachte wieder das Interesse für den mittelamerikanischen Kanal. Die Unionsregierung ließ abermals die wirtschaftlichen Verhältnisse, die auf den Kanalbau Bezug hatten, genau studieren, alle in Betracht kommenden Kanalwege an Ort und Stelle prüfen und in genauester Weise vermessen. Die Folge davon war, daß eine französische Kanalgesellschaft bereits 1881 unter Führung Lesseps mit den Arbeiten in Panama begann, während zugleich eine amerikanische Kanalgesellschaft in Nicaragua das amerikanische Kanalprojekt zu verwirklichen suchte. Beide Unternehmen gingen zugrunde. Am 9. Februar 1889 legte Lesseps die Leitung nieder, und am 15. März mußte der Konkurs der Gesellschaft angemeldet werden. Die amerikanische Gesellschaft, die mit den Arbeiten einige Jahre später begonnen hatte, brach im September 1893 zusammen, die Gelder waren ausgegangen, die Arbeiten wurden eingestellt.

Neu belebt wurde der Kanalgedanke in den 90er Jahren durch die günstigen außenpolitischen Erfolge der U.S.A

Cuba, Portorico, Philippinen, Sandwichinseln, Teile der Marianen und Samoa-Archipels waren in die Herrschaft der Union übergegangen, und man sah jetzt die notwendige Vorbedingung zur Durchführung einer großen transozeanischen Politik in einer innigeren Verbindung der beiden Meeresküsten der Union. Dabei wies man insbesondere auf Deutschland hin, das inzwischen den Kaiser-Wilhelm-Kanal hergestellt und damit seine maritime Kraft mit einem Schlage gewissermaßen verdoppelt hatte. Etwas Gleiches müsse für die Schiffe Nordamerikas auf dem Atlantic und dem Pazific auch erreicht werden. So kam es, daß die letzten Jahre des 19. Jahrh. unter nochmaligen gründlichsten Studien in großem Maßstabe, die sich sowohl auf Panama wie auf Nicaragua erstreckten, vergingen. Das nächste Ziel der U.S.A. war, den „Clayton-Bulwer-Vertrag", der für sie ein Hindernis bedeutete, entweder abzuändern oder auf legalem Wege zu beseitigen. Am 18. November 1901 gelang es ihnen, ihre Wünsche durchzusetzen. Zwischen der Union und England, das durch den langwierigen Burenkrieg sehr in Anspruch genommen war, kam es zu dem „Hay-Pauncefote-Vertrag", der den Vertrag von 1850 außer Kraft setzte und denU.S.A. das Recht verlieh, einen Kanal in Mittelamerika zu bauen und zu befestigen. England begnügte sich mit gewissen Vereinbarungen über die Benutzung des Kanals im Kriegsfall und mit der Zusicherung, daß die Schiffe aller Nationen in dem Kanal gleiche Rechte und Pflichten genießen sollten. Jetzt hieß es sich entscheiden, welcher Kanalbau weiter- und durchgeführt werden sollte: der zu Panama oder der in Nicaragua. Von der öffentlichen Meinung wurde bis dahin der Nicaraguakanal bevorzugt. Auch die Abstimmung im Senat am 9. Januar 1902 ergab ebenfalls eine Mehrheit für Nicaragua. Als aber am 24. März 1902 ein großer Ausbruch des am Nicaragua-See gelegenen Vulkans „Momotombo" gemeldet wurde und bald darauf der Ausbruch des „Mont-Pélè" die ganze Welt mit Entsetzen erfüllte, schlug die Stimmung um. Die entscheidende Abstimmung am 19. Juni 1902 fiel zu Gunsten Panamas aus. Es gelang schließlich auch, die letzten Schwierigkeiten zu beseitigen, die einmal in der zu hohen

Forderung der französischen Kanalgesellschaft für die Abtretung ihrer Rechte und ihrer gesamten Arbeiten und zweitens in der gleichfalls zu hohen Forderung der Republik Columbien für die geforderte territoriale Abtretung der Kanalzone an die Union bestanden. Damit war der Bau des mittelamerikanischen Kanals sichergestellt. Der Widerstand der Überlandbahnen und der Nicaraguakanal-Interessenten war nicht stark genug, um die Entscheidung aufzuhalten. Am 4. Mai 1904 wurden die Arbeiten an der Stelle, wo die französische Gesellschaft hatte aufhören müssen, aufgenommen [1]).

Aus dem Gesagten ersieht man, daß schon die Vorgeschichte der beiden Kanäle sich sehr ähnelt. Beide Kanalprobleme tauchen in den ältesten Zeiten auf und werden, abgesehen von den Vorgängern, die der heutige Suezkanal hatte, zu einer Zeit gelöst, in der die wirtschaftlichen Beziehungen der Völker zueinander immer intensiver und regelmäßiger wurden. In beiden Fällen steht ein Hauptinteressent als Erbauer des Kanals im Vordergrund. Hier sind es die Franzosen, die der englischen Seemacht die Stirne bieten und sich Zugang zum Indischen Ozean verschaffen wollen, dort sind es zunächst die Spanier und später die Europa abgewandten Vereinigten Staaten.

c) Der Bau der beiden Kanäle.

Der Bau der beiden Kanäle vollzog sich unter verhältnismäßig großen Schwierigkeiten. Schwierigkeiten gab es fast nach jeder Richtung hin: technische, finanzielle und hygienische. Besonders groß waren die technischen Schwierigkeiten, die beim Panamakanalbau zu überwinden waren. Der an und für sich harte Felsboden hatte die merkwürdige Eigenschaft, schnell zu verwittern, sodaß die ausgegrabenen Kanalböschungen, die zum Teil recht hoch waren, oft und auf weite Strecken hin einrutschten. In der Bauperiode fanden diese Erdrutsche häufig statt und sind heute — nach 17 Jahren seit Inbetriebnahme der Wasserstraße — noch nicht gebannt.

[1]) R. Hennig „Probleme des Weltverkehrs", Berlin 1913.
R. Hennig „Hauptwege „ „ ", Jena 1913.

d) Die Kanäle seit Inbetriebnahme.

Der im August 1869 vollendete 160 km lange Suezkanal wurde zwei Monate später unter Beteiligung aller Nationen dem Verkehr übergeben. Der Suezkanal wurde als Niveaukanal gebaut, d. h. seine Spiegelflächenhöhe ist dieselbe, wie die der angrenzenden Meere, die Schiffe können also ohne weiteres in den Kanal eintreten. Die ursprünglichen Maße des Kanals betrugen: Tiefe 7,5 m, Sohlenbreite 21,5 m (an den Ausweichstellen 90 m), die Spiegelbreite schwankte zwischen 58 und 100 m. Der nun, wie wir später sehen, immer größer werdende Verkehr und das Wachsen der Schiffsgrößen machten es erforderlich, daß dauernd Erweiterungen vorgenommen wurden. Im Jahre 1913 betrug die Tiefe durchschnittlich 10,70 m, die Breite überwiegend 45 m, der Wasserstand hatte eine Höhe von durchschnittlich 9,75 m. Die Ausführungsarbeiten der Pläne von 1908, in denen für die ganze Kanallänge eine Tiefe von 11 m vorgesehen war, sind 1922 beendet worden. Sofort wurde die Durchführung neuer Erweiterungsbauten in Angriff genommen, wodurch die Tiefe auf 13 m, die Breite auf mindestens 60 m gebracht worden ist. Ende 1926 betrug die Tiefe durchschnittlich 12,30 m, die Breite bis auf eine kleine Strecke 60 m; seit 1913 ist der Kanal um 1,60 m vertieft und um 12 m breiter gemacht worden. Diesem technischen Ausbau entspricht auch eine größere Aufnahmefähigkeit. 1913 hatte das größte zum Transit zugelassene Schiff 17 342 Reg.T., 1926 bereits 27 807 Reg.T. Die Transitdauer konnte ebenfalls wesentlich verkürzt werden. Schiffe, die übrigens bei Tag und Nacht fahren dürfen, verweilten 1913 durchschnittlich 16 Stunden 2 Min., 1926 14 Stund. 24 Min. im Kanal. Eine Ausnahme bilden lediglich Tankschiffe, die nachts nicht fahren dürfen. Es sind jedoch Arbeiten im Gange, um auch den Petroleumdampfern die Nachtspassage zu ermöglichen.

Über die später während des Betriebs sich einstellenden Schwierigkeiten noch kurz einige Worte. Seiner Zeit wurde behauptet, der Suezkanal sei als Niveaukanal nicht ausführbar. Dann befürchtete man, wegen der fast übereinstimmenden Spiegelhöhen der beiden verbundenen Meere

werde das Wasser im Kanal an einer bedenklichen Stagnation leiden, der Kanal werde in den Bitterseen durch Salzablagerung und Sandverwehungen unbefahrbar werden. Es hat sich aber ergeben, daß von Mai bis Oktober infolge der vorherrschenden Nord- und Nordwestwinde der Spiegel des Mittelmeers gehoben und der des Roten Meers gesenkt wird, sodaß infolge des Unterschiedes, der im September bis 0,4 m beträgt, eine Strömung von Norden nach Süden erzeugt wird. Im Winter tritt das Gegenteil ein, die Strömungen gehen von Süden nach Norden, da jetzt der Spiegel des Roten Meeres 0,3 m höher liegt als der des Mittelmeeres. Infolge dieser regelmäßigen Ein- und Ausströmung von frischem Seewasser hat natürlich die Salzablagerung in den Bitterseen, welche vor der Ausführung des Kanals in größerem Maße vorhanden war, erheblich nachgelassen; in den ersten sechs Jahren insgesamt um rund 66 Mill. cbm. Das Eintreiben von Sand und Schlamm ist unbedeutend und die Bildung von Sandhügeln auf der Sohle des Kanals sehr gering, sie beträgt innerhalb eines Jahres an einigen Stellen höchstens 0,1 m, ist also durch Baggerung leicht zu beseitigen [1]).

Der am 16. August 1914 dem Verkehr übergebene Panamakanal ist im Gegensatz zum Suezkanal ein Schleusenkanal, d. h. seine Wasserspiegelfläche liegt 26 m über dem Meeresspiegel und erstreckt sich in dieser Höhe über die ganze Landenge hinweg. Dies bedeutet, daß sämtliche den Kanal passierenden Schiffe auf diese Höhe gehoben und gesenkt werden müssen. Ermöglicht wird dies durch je drei Schleusen auf jeder Seite, und zwar sind die einzelnen Schleusen doppelt angelegt, sodaß also in jeder Schleuse zu gleicher Zeit ein Schiff gehoben und ein anderes gesenkt werden kann. Jede von den Doppelschleusen überwindet ein Drittel der gesamten Höhe, die, wie gesagt, 26 m ausmacht, demnach etwas mehr als 8,5 m. Ein riesiger Stausee, der Gatunsee, versorgt den Kanal mit dem nötigen Wasser. Sein Wasserinhalt beträgt ca. 1400 Mill. cbm.; davon werden bei der Durchschleusung eines großen Dampfers ca. 600 000 cbm.

[1]) Otto Blum, „Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrh.", Stuttgart und Berlin 1921.

verbraucht. Der Damm, der den See gegen die atlantische Seite abschließt, ist in zwei unter stumpfem Winkel zusammentreffenden Flügeln 2350 m lang, 41 m hoch und an der Basis volle 518 m, an der Krone etwa 30 m breit. Die Tiefe der Kanalrinne schwankt zwischen 12 und 13 m, die Sohlenbreite beträgt 45 m, die Spiegelbreite 90 bis 300 m; die gesamte Kanallänge beträgt 81,3 km einschl. der 11 und 13 km langen Endstrecken im Meere[1]). Die Maße des Kanals, Tiefe und Breite, sind seiner Bedeutung entsprechend ziemlich groß gewählt worden, sie sind die größten aller vorhandenen Seekanäle. Dagegen sind nicht so groß die Schleusenabmessungen, die an Breite, Tiefe und Länge hinter denen des deutschen Kaiser-Wilhelmkanals zurückstehen. Es betragen die Schleusenmaße:

	am K.W.Kanal:	am P.-Kanal:
Breite —	40,5 m	33,5 m
Tiefe —	13,7 m	12,5 m
Länge —	330.- m	305.- m

Die Fahrt eines Schiffes durch den Kanal von einem Ozean in den anderen nimmt etwa 10 bis 12 Stunden in Anspruch; nachts liegt der Kanalbetrieb still. Großen Kummer machten den Amerikanern auch noch nach Eröffnung des Kanals die Bergrutsche. Schon bald nach seiner Übergabe an den Verkehr mußte er wieder auf 7 Monate wegen eines erheblichen Dammrutsches im Culebraeinschnitt geschlossen werden. Auch in den folgenden Jahren wurde der Kanal noch mehrmals gesperrt, aber die Rutschungen wurden immer kleiner und seltener, zumal man die Böschungen zu beiden Seiten des Kanalbettes immer mehr abflachte; der größte Erdeinbruch mit 5915000 Kubik-Yard (1 Yard = 91 ccm) fällt in die Bauzeit, und zwar in die Jahreswende 1911/12. Der letzte bedeutendere Erdrutsch fand statt im Jahre 1920. Seitdem ist, von kleinen die Schiffahrt nicht behindernden Erdeinbrüchen abgesehen, von Einsturzkatastrophen nicht mehr die Rede gewesen.

Die Durchschleusungen vollziehen sich mit großer Sicherheit und bedeutender Schnelligkeit. Innerhalb 6-8 Stunden

[1]) Handw. der St. W., 4. Auflage, „Der Panamakanal".

werden im Tagesbetrieb mühelos bis zu 18 Schiffe durchgeschleust. Innerhalb 24 Stunden könnten demnach in den beiden nebeneinanderliegenden Schleusen 48 Schleusungen vorgenommen werden. Wie hoch sich die Leistung steigern läßt, hängt vor allem von der Größe der einzelnen Fahrzeuge ab. Nimmt man den ungünstigsten Fall, daß überwiegend Schiffe von je 3500 T. zu schleusen sind und daß die Schleusungen 50 Tage im Jahr wegen Ausbesserungen unterbleiben müssen, so ist eine Stundenleistung von 168000 T., eine Jahresleistung von 310 mal 168000 T., mithin 52 Mill. T. möglich. Freilich müßte sich der Verkehr bei dieser Berechnung ununterbrochen abspielen. Hieraus kann man ersehen, daß die augenblickliche Gesamtleistung des Kanals noch wesentlich hinter der Höchstziffer zurückbleibt. Bisher hat man das zum Betrieb der Scheitelhaltung erforderliche Wasser im Gatunsee aufgespeichert, der bei einer Stauhöhe von 2,10 m 900 Milliarden cbm Wasser aufzunehmen vermag. Für die heutigen Verhältnisse genügt diese Wassermenge vollständig, bei größer werdendem Wasserbedarf sollen in den Seitentälern, die in den Panamakanal einmünden, Talsperren angelegt werden, um ihr Wasser zum Betrieb der Scheitelhaltung heranzuziehen. Nach vorliegenden Berechnungen aber genügt selbst die in trockenen Jahren dem Gatunsee zugeflossene Wassermenge vollständig, um einen Höchstverkehr von 50 Mill.T. bewältigen zu können [1]). In dem ungemein trockenen Jahre 1920 flossen dem Gatunsee 4840 Bill. cbm. Wasser zu, davon gingen ab:

infolge Verdunstung	13 %
durch Schleusungen	12 %
zur Erzeugung elektrischer Energie	20 %
durch Überfall nutzlos abgelaufen	53 %
als Sicker- und Gebrauchswasser	2 %.

[1]) „Weltwirtschaftszeitung", Berlin 1927, „Die zukünftige Leistungsfähigkeit des P.-Kanals".

Über die Wegverkürzungen, welche die Kanäle gebracht haben.

Die Wegverkürzung eines neuen Seeweges gegenüber dem alten ist in erster Linie maßgebend für die Bedeutung einer künstlichen Wasserstraße. Wie verhalten sich die beiden Kanäle zu diesem Faktor?

Der Suezkanal trennt auf der östlichen Erdhalbkugel Afrika an der Sinai-Halbinsel von dem asiatischen Festlande, stellt also eine direkte Verbindung her zwischen dem Mittelmeer und dem Roten Meer bezw. dem Indischen Ozean. Er zieht sich von dem am Mittelmeer gelegenen Hafen Port Said aus in der Nordsüdrichtung, mehrere Seen durchschneidend, an der Sinai-Halbinsel entlang bis nach Suez. Die Schiffe, die aus den nordatlantischen Industriezentren kommen, brauchen jetzt nicht mehr die langwierige und gefährliche Fahrt um das ganze afrikanische Festland herum zu machen, wenn sie nach Ostasien wollen, sondern sie biegen an der Südspitze Spaniens durch die Straße von Gibraltar in das Mittelländische Meer ein, steuern auf Port Said los, durchfahren den Suezkanal und gelangen dann nach Durchquerung des Roten Meeres in die Indischen Gewässer.

Der Panamakanal ist die künstliche Wasserstraße auf der westlichen Erdhalbkugel, die eine bessere und kürzere Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ozean bewerkstelligt. Er trennt gewissermaßen Südamerika von der mittelamerikanischen Landbrücke, indem er die Meerenge von Panama von Colon bis Panama in der Nordsüdrichtung durchschneidet. Auch dieser Kanal stellt eine sehr gute Ozeanverbindung her und macht den sehr gefährlichen und langen Weg um das Kap Horn so gut wie überflüssig.

Wie groß sind nun die Wegvorteile, die hier der Suezkanal und dort der Panamakanal gebracht haben? Darüber geben uns am besten folgende Tabellen Auskunft:

NB. Die Zahlen sind zusammengestellt und errechnet nach den Angaben in:

1) H. d. St. W., 4. Auflage, Bd. VII Ste 414 ff.,
2) Nauticus, Ausgabe 1904, Ste. 355 ff.,
3) Die Welt in Zahlen (L. Woytinsky), 1927.

ENTFERNUNGEN IN SEEMEILEN VON HAMBURG NACH:

Hafen:	via S. Kanal	via Kapstadt	über S. kürzer als über K. um:	via. P. Kanal	via Kap Horn	über P. kürzer als über K. H. um:	über S. kürzer als über P. um:	über P. kürzer als über S. um:
Bombay	6,580	11,470	4,890	17,720	21,920	4,200	11,140	—
Kalkutta	8,240	12,130	3,890	17,920	21,130	3,210	9,680	—
Singapore	8,560	12,220	3,660	16,260	18,240	1,980	7,700	—
Honkong	10,160	13,130	2,970	14,800	18,090	3,290	6,640	—
Schanghai	11,030	14,000	2,970	13,380	17,740	4,360	2,350	—
Yokohama	11,730	14,700	2,970	13,230	17,010	3,780	1,500	—
Adelaide	12,020	12,100	80	14,350	14,190	länger (160)	2,330	—
Sydney	13,070	12,890	länger (180)	13,370	13,560	190	300	—
Auckland	13,100	14,000	900	11,750	12,500	750	—	1,350
Fr.W.Hafen	12,130	14,130	2,180	13,810	15,520	1,710	1,680	—
Jaluit J.	13,690	15,880	2,190	12,080	14,580	2,500	—	1,610
Apia (Samoa)	14,710	16,150	1,440	9,740	12,940	3,200	—	4,970
Valparaiso	18,790	18,590	länger (200)	7,860	9,150	1,290	—	10,930
Guajaquil	20,630	20,430	länger (200)	6,080	11,230	5,150	—	14,550
Panama	20,000	20,680	680	5,240	11,870	6,630	—	14,760
Acapulco	19,400	20,790	1,390	6,650	13,280	6,630	—	12,750
S. Franzisko	16,250	19,240	2,990	8,520	14,430	5,910	—	7,730

ENTFERNUNGEN IN SEEMEILEN VON NEW YORK NACH:

Hafen:	via S. Kanal	via Kapstadt	über S. kürzer als über K. um:	via. P. Kanal	via Kap Horn	über P. kürzer als über K. H. um:	über S. kürzer als über P. um:	über P. kürzer als über S. um:
Bombay	8,170	11,480	3,310	14,500	21,100	6,600	6,330	—
Kalkutta	9,870	12,290	2,420	14,820	20,310	5,490	4,950	—
Singapore	10,150	12,130	1,980	13,160	17,430	4,290	3,010	—
Hongkong	11,580	13,560	1,980	11,580	17,270	5,690		gleich groß
Schanghai	12,450	14,330	1,880	10,150	16,930	6,780	—	2,300
Yokohama	13,160	15,440	2,280	10,000	16,200	6,200	—	3,160
Adelaide	13,520	12,420	länger (1,100)	11,130	13,380	2,250	—	2,390
Sydney	14,570	13,210	länger (1,360)	10,150	12,740	2,590	—	4,420
Auckland	15,640	14,270	länger (1,370)	8,750	11,580	2,830	—	5,990
Fr.W.Hafen	13,630	14,640	1,010	10,590	14,700	4,120	—	3,040
Jaluit J.	15,190	16,200	1,010	8,850	13,760	4,910	—	6,340
Apia (Samoa)	16,260	16,470	210	7,740	12,130	4,390	—	8,520
Valparaiso	20,290	18,910	länger (1,340)	4,630	8,340	3,710	—	15,660
Guajaquil	22,130	20,750	länger (1,380)	2,850	10,420	7,570	—	19,280
Panama	21,480	21,010	länger (370)	2,020	11,050	9,030	—	19,460
Acapulco	20,900	21,110	210	3,430	12,460	9,030	—	17,470
S. Franzisko	17,750	20,430	2,680	5,290	13,620	8,330	—	12,460

Der tabellarischen Aufstellung ist zunächst zu entnehmen, daß beide Kanäle in hervorragender Weise die drei Ozeane einander genähert haben. Der Suezkanal gestattet die Erreichung des Indischen Ozeans aus dem Atlantic in einer z. T. sehr viel kürzeren Zeit als früher, ebenso ist durch den Panamakanal die Erreichung des Pazifischen Ozeans und der von ihm bespülten Gebiete wesentlich erleichtert und verkürzt worden. Bedeutende Wegersparnisse haben also die beiden Wasserstraßen dem atlantischen Industriezentrum in seinem Verkehr mit den Randstaaten des Indischen und Pazifischen Ozeans gebracht. Die Verkürzungen betragen in vielen Fällen 30-50 %, in einigen sogar bis zu 70 % der alten Routen. Durch den Suezkanal z. B. sind die Entfernungen von London nach:

Yokohama — um 3590 Sm. = 24,2 %,
Hongkong — um 3770 Sm. = 28,1 %,
Singapore — um 3850 Sm. = 31,7 %,
Kalkutta — um 3990 Sm. = 33,2 %,
Colombo — um 4160 Sm. = 38,1 %,
Bombay — um 4881 Sm. = 43,5 %

verkürzt worden.

Noch größer sind die Ersparnisse auf folgenden Routen:

Route:	um Sm.	von der Kaproute in %:
Bordeaux-Bombay	5540 Sm.	50,4
Marseille-Bombay	6380 Sm.	58,-
Triest-Bombay	7530 Sm.	60,7
Konstantinopel-Bombay	8370 Sm.	70,5.

Ähnliche Zahlen bezüglich der Wegersparnisse weisen die Panamakanalrouten gegenüber den früheren Kaprouten auf. Auch hier sind mehrere Gebiete, und zwar die Häfen und Industriegebiete der atlantischen sowie der pazifischen Küste Nordamerikas und Mexikos, besonders begünstigt. Die Route New-York San Franzisko über Panama z. B. ist gegenüber der Kaproute um 8330 Sm. kürzer. Dies bedeutet für einen Frachtdampfer mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten eine Zeitersparnis von rund 35 Tagen. Die durchschnittlichen Unterhaltungskosten eines Frachtdampfers von

7500 T. Ladefähigkeit, 2300 PS, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Knoten und 50 Mann Besatzung betragen z. Zt. ohne Berücksichtigung des Kapitalwertes des Schiffes, also ohne Zins- und Amortisationskosten, etwa Mk. 1525.- pro Tag [1]); gut die Hälfte davon entfällt auf den Kohlenverbrauch. Danach beträgt die Geldersparnis im obigen Falle für den Reeder 35 × Mk. 1525.- = Mk. 53375.-.

Anhand dieser Tabellen nun könnte man je eine sich über die Erde erstreckende Teilungslinie ziehen, die angibt, welche Punkte, z. B. von Hamburg aus zur See über Suez und das Kap der Guten Hoffnung und welche Punkte von Hamburg aus über Panama und das Kap Horn in der gleichen Zeit zu erreichen wären. Die Häfen und Gebiete auf der einen Seite der jeweiligen Teilungslinie lägen in der besseren Erreichungsmöglichkeit der Kanalroute, die anderen in der der Kaproute. Natürlich würden diese Linien für jeden europäischen oder amerikanischen Ausgangshafen eine andere Lage und Richtung haben, und die Berücksichtigung der Kanalgebühren pp. würde Lage und Richtung der Teilungslinien zu Ungunsten der beiden Kanäle verschieben. Ausgangspunkte solcher Scheidelinien wären anzutreffen einerseits an der Ostküste Afrikas für den Suezkanal und das zugehörige Kap, anderseits für den Panamakanal und das Kap Horn an der Westküste Südamerikas, etwas unterhalb Valparaisos.

Weiterhin könnte man Teilungslinien ziehen, die angeben welche Punkte über Suez und Panama von irgendeinem atlantischen Hafen aus in der gleichen Zeit erreicht werden könnten. Eine solche Teilungslinie trennt genau den jeweiligen Herrschaftsbereich des Suezkanals von dem des Panamakanals. Der Herrschaftsbereich des Suezkanals für Europa reicht im Süden bis dicht an die Westküste Australiens und umschließt im Norden noch den größten Teil des japanischen Festlandes, alle übrigen pazifistischen Gebietsteile liegen im Aktionsbereich des Panamakanals; dabei ist nicht außer Acht zu lassen, daß ein großer Teil des wirtschaftlich wichtigsten Teiles Australiens, der Südosten, auf der alten Kaproute vorteilhafter erreicht werden kann. Für Amerika ändert sich

[1]) Handwörterb. d. Staatswissenschaften, Bd. 7 Art. Seeschiffahrt, 4. Aufl.

das Verhältnis, der Aktionsbereich des Suezkanals verschiebt sich nach Westen zu, wird also kleiner, während der des Panamakanals größer wird. Die Entfernungen New-York—Hongkong sind über Suez und Panama gleich, die entsprechende Teilungslinie müßte also mitten durch China laufen und Australien im östlichen Drittel durchschneiden.

Hieraus resultiert, daß jeder Kanal einen monopolartigen Herrschaftsbereich hat, d.h. alle Gebiete des jeweiligen Monopolbereiches liegen in der besseren Erreichungsmöglichkeit des zugehörigen Kanalweges. Darüber hinaus gibt es solche Gebiete, die für Europa in der besseren Erreichungsmöglichkeit des Suezkanalweges, für Amerika aber in der des Panamakanalweges liegen, weshalb ich diese als die Suez- und Panamakanal-„Konkurrenzgebiete" bezeichnen möchte. Zu den S. & P.K.-Konkurrenzgebieten gehören: Australien bis auf einen kleinen Küstenstrich im Westen, Neu-Guinea, die Philippinen, China, Japan einschl. Korea und Kamtschatka[1]).

Die Monopol- und Konkurrenzgebiete der beiden Wasserstraßen.

a) Der Suezkanal und sein Monopolbereich.

Britisch- Indien ist nicht bloß für Englands Verkehr, sondern auch für den weltwirtschaftlichen ein Land ersten Ranges. Es umfaßt eine Fläche von insgesamt 4809104 km^2 und hatte nach der Volkszählung von 1928 eine Einwohnerzahl von rund 320 Millionen. Das Haupt- und Kernland des britisch-indischen Reiches bildet die vorderindische Halbinsel[2]).

Die Wirtschaft Indiens ist vorwiegend agrarisch eingestellt. Von den heute lebenden rund 320 Millionen Menschen gewinnen etwa 265 Millionen ihren Unterhalt ganz oder zum größten Teil durch Landbau und Viehzucht, während in Handwerk und Industrie etwa 10,5 %, im Handel nur etwa 5,7 % der Bevölkerung erwerbstätig sind.

[1]) Hilgard S. 104, Karte der Weltverkehrsrouten und deren Längen in Seemeilen.

[2]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., Seite 239 Bd. II.

In der landwirtschaftlichen Produktion steht der Reisanbau an erster Stelle. 35 % des Ackerbodens in ganz Indien ist mit Reis bebaut. In den höher gelegenen nördlichen Teilen Indiens herrscht der Weizenanbau vor. Für den Teeanbau sind besonders geeignet: Assam, die Provinz Bengalen und Südindien. Die gesamte Tee-Ernte betrug 1928/29 mehr als 403 Millionen lbs., wovon etwa 360 Millionen in den Außenhandel gingen. Im übrigen ist noch von besonderer Bedeutung der Anbau von Zuckerrohr und Tabak. Sonstige Exportartikel sind: Baumwolle, Jute, Ölsamen, Öl, Häute und Felle[1]).

Indiens Kohlenlagerstätten sind recht ergiebig, ihren Gesamtvorrat schätzt man auf 79 Milliarden t. Petroleum wird vor allem in Burma gewonnen. Erze werden in fast allen Landstrichen Indiens gefunden, und zwar kommt seit einigen Jahren der Ausbeutung der Manganerzlager, die in vielen Bezirken der vorderindischen Halbinsel zu finden sind, große Bedeutung zu. Die Ausfuhr an Bergbauprodukten erstreckt sich auf: Kohle, Eisenerz, Petroleum und Gold; die andern Schätze Indiens: Perlen und Edelsteine stellen keinen großen Wert in der Handelsbilanz dar.

Die rohstoffverarbeitenden Industrien und Gewerbe nehmen als Erwerbsquellen an Bedeutung immer mehr zu, wenn auch die Zahl der Personen, die durch Gewerbefleiß ihr Einkommen findet, zur Zeit noch gering ist. Die durch Zählung von 1921 festgestellten 10,5 % der Bevölkerung, die ihren Unterhalt ganz in Industrie und Gewerbe finden, waren zum größten Teil kleine Dorfhandwerker jeder Art wie: Schmiede, Zimmerleute, Wagenbauer, Lederarbeiter, Töpfer, Schneider und ähnliche. Neben diesen kleinen handwerksmäßig betriebenen Industrien haben sich jedoch in den letzten Jahrzehnten große Industriebetriebe entwickelt. Zuerst wäre da zu erwähnen die Textilgroßindustrie, und zwar die Baumwollindustrie mit im Jahre 1922/23 bereits 264 Fabriken und 327000 Arbeitern, die juteverarbeitenden Betriebe mit 65 Fabriken, die Wollgroßfabrikation und die eisenverarbeitenden Industrien. Baumwolle- und Juteverarbeitung

[1]) Deutscher Volkswirt, Ausgabe 1930, S. 1013/68.

nimmt an Ausdehnung zu, sodaß der Import von Baumwoll- und Juteerzeugnissen in stetem Rückgang begriffen ist. Die Gesamteinfuhr an Baumwollstückwaren aus fremden Ländern war bis Ende 1928 auf weniger als zwei Drittel des Vorkriegsstandes zurückgedrängt. England hat hierbei etwa die Hälfte seines Vorkriegsabsatzes nach Indien eingebüßt, Japans Anteil ist dagegen gestiegen.

Der Außenhandel Indiens vollzieht sich faßt nur auf dem Überseewege. Der Überlandweg wird von ganz wenig Waren aufgesucht. So betrug der Wert des Warenhandels zur See im Jahre 1923/24 - 6007 Millionen Rps. oder 94,7 % des gesamten Außenhandels, zu Land betrug er dagegen nur 335 Millionen Rps. oder 5,2 %. In Millionen Mark betrug der Wert des Außenhandels Indiens [1]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt.
1913	2,495,7	3,389,6	5,885,3
1925	3,479,7	5,928,3	9,408,-
1929	3,812,-	4,912,-	8,724,-
1930	2,845,-	3,823,3	6,668,3
1933	1,205,8	1,517,6	2,723,4

Die Zahlen spiegeln deutlich die Schrumpfung des Welthandels in den letzten 5 Jahren wider. Bemerkenswert ist, daß die Getreideausfuhr, die um die Jahrhundertwende bis zu Beginn des Weltkrieges an erster Stelle stand, während des Krieges kleiner wurde und auch in den folgenden Jahren dauernd zurückgegangen ist. Die Einfuhr Indiens besteht zum größten Teil aus Fabrikaten. An erster Stelle stehen Textilfabrikate, und zwar Baumwollwaren, deren Anteil jedoch im Laufe der letzten Jahre von 36 % des Gesamteinfuhrwertes auf 30 % zurückgegangen ist. Begründet ist dies darin, daß — wie gesagt — die indische Baumwollindustrie in der Nachkriegszeit leistungsfähiger geworden ist. Die zweitwichtigste Gruppe der Einfuhrartikel umfaßt Metalle und aus Metall hergestellte Waren. Den drittwichtigsten Platz in dem Einfuhrhandel nehmen ein: Eisenbahnmaterial, Lokomotiven, Maschinen für Textilfabriken und Mühlen, Automobile und landwirtschaftliche Geräte. Bezüglich des An-

[1]) Stat. Jahrbuch für das deutsche Reich, Ausg. 1928 und 1934.

teils der wichtigsten Länder am indischen Außenhandel ist in den letzten Jahrzehnten eine geringe Verschiebung eingetreten. Am stärksten ist England beteiligt, und zwar an der Einfuhr mit etwa 47 % (gegen 53 % vor dem Kriege), doch besteht die Tendenz der Verminderung seines Anteils; der Exportanteil macht etwa 25 % aus. Der indische Export via Suez ist bedeutend. Im Jahre 1934 wurden durch die Suezkanalstatistik 5,449,000 t. Waren registriert, die aus Indien (incl. Ceylon und Birma) kamen. In den Jahren 1929 bis 1933 waren es:

7119000, 6191000, 5668000, 4543000[1]), 5471000.

Die Insel Ceylon, die an der Südostecke der vorderindischen Halbinsel liegt, hat einen Flächenraum von 65996 km^2. Sie bildet nach Bau, Lage und Gliederung gewissermaßen die Fortsetzung des vorderindischen Schollenlandes. Der größte Teil des Landes ist eben, nur im Süden und in der Mitte sind Gebirge vorhanden. Die Küsten sind gleich denen Vorderindiens wenig gegliedert, sind also von Natur aus zur Anlegung von Häfen und Landungsplätzen ziemlich ungeeignet. Das Klima ist tropisches Monsumklima. Die Bewohnerzahl Ceylons betrug nach einer Zählung von 1921 4,5 Millionen, 1925 hat man 4,8 Millionen errechnet. Der wichtigste Produktionszweig Ceylons ist der Landbau, rund 62 % der Bevölkerung finden in ihm ihr Einkommen. Größere Industriebetriebe gibt es nur im Anschluß an die Plantagenbetriebe. Erstes Ausfuhrprodukt Ceylons ist der Tee. Er steht dem Werte und der Menge nach an erster Stelle. Obwohl große Teile der Insel wirtschaftlich noch wenig erschlossen sind, so ist dennoch der Außenhandel bedeutend und die Stellung Ceylons im internationalen Verkehr hervorragend. Die Kaffeeausfuhr, die in früheren Jahren ziemlich an erster Stelle stand, verschwindet allmählich; sie betrug 1870 über 1 Million englische Zentner, 1897 nur noch 13000, und in der Folgezeit ist sie noch mehr zurückgegangen[2]). Der Wert des Außenhandels Ceylons betrug in Milli-

[1]) „Le Canal de Suez", Bulletin Decadaire de la Companie Universelle du Canal Maritime de Suez; 25. Juli 1935.

[2]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 342 ff.

onen Mark[1]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1913	271,9	319,9	591,8
1925	550,7	798,2	1,348,9
1932	196,-	188,-	384,-
1933	166,-	190,-	356,-

Das Königreich Siam, welches die Mitte der hinterindischen Halbinsel einnimmt, erstreckt sich über eine Fläche von ungefähr 518 000 km^2. Es ist ein ausgesprochenes Agrarland und gehört zu den ersten Reisländern der Erde. Vom Ausfall der Reisernte hängt der gesamte Wohlstand des Landes und die Größe des Außenhandels ab. Dann hat es Fruchtbäume und Nutzgewächse, gewinnt Seide, in geringem Maße Baumwolle, Pfeffer, Kautschuk, Rohrzucker, Kaffee, Tee, Tabak, treibt Mohnbau für die Opiumgewinnung und hat ausgedehnte Wälder, die wertvolles Nutzholz liefern. Die Bodenschätze des Landes sind wenig erforscht, und bei der vorwiegend agrarwirtschaftlichen Einstellung des Landes sind Industrie und Gewerbe kaum vorhanden.

Ausführliche Statistiken über den gesamten Außenhandel gibt es nicht. Man legt deshalb die Daten über den Außenhandel von Bangkok, das der größte Handels- und Exportplatz Siams ist, und in dem sich der größte Teil des gesamten Warenverkehrs (85-90 %) abspielt, zugrunde. Im Export ist Reis die Hauptware. Dann folgen: Teakholz, Fischereiprodukte, Zucker, Tabak, Pfeffer, Rinder, Häute und Felle, Leder, Seidenwaren, Rubinen und Saphire, Edelmetalle und Münzen. Der Wert der Ein- und Ausfuhr betrug: in Millionen Mark[2])

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1931	174	210	384
1932	118	175	293
1933	107	147	254

Im Import nehmen nach dem Werte die Textilwaren die erste Stelle ein[3]).

[1]) Stat. Jahrburch für das deutsche Reich, Ausgabe 1928 und 1934.
[2]) Stat. Jahrbuch, Bd. 1934. [3]) Geographie des Welthandels Andree, Heiderich und Sieger, Ausgabe 1927, Bd. II, S. 353 ff.

Weiterhin besitzt die mehr im Süden auf der Halbinsel Malaga gelegene indische Kronkolonie „Straits-Settlements" mit 3980 km² Raum und 882 000 Bewohnern weltwirtschaftliche Bedeutung. Ausfuhrerzeugnisse sind vor allem Tropenprodukte wie: Sago, Pfeffer, Muskatnüsse und andere Gewürze, Kautschuk und Palmöl. Außerdem wird Reis gewonnen, und die Ausfuhr von Büffelhäuten, Hörnern und Zinn ist beachtenswert. Die Hafenstadt Singapore ist als Kohlenstation und zollfreier Warentransit- und Umschlageplatz von hoher Bedeutung. Der Außenhandel der Straits-Settlements betrug in Tausend Mark[1]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
1913	1,083,-	888,9	1,971,9
1925	2,322,2	3,056,8	5,379,-
1926	2,411,6	2,995,-	5,406,6
1927	2,378,2	2,515,9	4,894,1

Der östliche Teil der hinterindischen Halbinsel, Indochina genannt, ist im Besitze Frankreichs. Indochina umfaßt die Kolonie Cochinchina, den Schutzstaat Cambodja, Annam, Laos, Tonking und das chinesische Pachtgebiet Kwangtschou-Wan. Es hat eine Fläche von insgesamt ca. 711 000 km² mit 19 Millionen Bewohnern. Das Klima ist ähnlich dem Vorderindiens und Siams.

Auch Indochina ist gleich den Nachbarländern Ackerbauland. Die wichtigste Anbaupflanze im Export sowohl als im Binnenhandel ist der Reis. An andern Pflanzen, die Exportartikel liefern, werden gezogen: Mais, Weizen, Hirse, Hülsenfrüchte. Ferner ist wichtig für die Volksernährung der Anbau von Maniok, Batate und Taro, und in den Gemüsegärten werden Gurken-, Kürbis- und Melonenarten, sowie Ananas und die verschiedensten tropischen Ölgewächse gezogen. Gewürze sind nach Reis und Mais die bedeutendsten Ausfuhrartikel. Die Seidengewinnung ist von großer Bedeutung und neuerdings der Anbau von Baumwolle. Ebenso ist Indochina reich an großen Wäldern mit wertvollen Holzarten. Teils liefern die Wälder sowohl für den Eigenkonsum, als auch für den Export Baumprodukte wie allerlei Harze,

[1]) Statistisches Jahrbuch, a. a. O.

Lacke und Gummi, teils Nutzhölzer wie Teakholz und verschiedene Ebenholzarten. Der Bergbau mit seinen verschiedenen Arten steckt noch in den Kinderschuhen. Bezüglich der rohstoffverarbeitenden Industrien ist auch hier zu bemerken, daß eine Großindustrie außer den Reismühlen, in denen der Reis versandfertig zubereitet wird, kaum besteht. Dagegen ist das Handwerk in hoher Blüte. Die Statistik gibt uns von dem Außenhandel Indochinas folgendes Bild: Es betrugen in Millionen Mark [1])

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1913	247,3	279,7	527,-
1925	529,7	608,2	1,137,9
1931	213,-	185,-	398,-
1932	160,-	169,-	329,-
1933	150,-	175,-	325,-

Von den Ländern, die weltwirtschaftliche Bedeutung haben und in dem Monopolbereich des Suezkanals liegen, wären noch zu erwähnen: das nördlich von Belutschistan gelegene unabhängige Afganistan und Persien. Afganistan, wirtschaftlich und kulturell noch ziemlich rückständig, versendet seine Waren nach Indien, wogegen es indische und in Indien eingeführte englische Waren hereinnimmt. Der wichtigste Wirtschaftszweig ist die Viehzucht. Ausfuhrartikel sind: Vieh, Fette, Häute, Getreide, Gemüse, Früchte, Wolle, Teppiche, Seide, Drogen, Spezerei, Holz und Tabak. Eingeführt werden Eisen- und Stahlwaren, Waffen, Leder, Papier, Kupfer, Spirituosen, Petroleum russischer und persischer Herkunft, dann Automobile, elektrische Bedarfsartikel, Emaillewaren, eiserne Werkzeuge, Zement, Konserven, Zucker und Tee [2]). Das sehr dünn besiedelte Persien, etwa dreimal so groß wie Deutschland, hat in jüngster Zeit größere weltwirtschaftliche Bedeutung erlangt durch seinen verhältnismäßig großen Reichtum an Mineralöllagern, um deren Ausbeute sich vornehmlich englische und amerikanische Unternehmer bemühen. Seine sonstige geringe Ausfuhr erstreckt sich auf Teppiche, Obst,

[1]) Stat. Jahrbuch, a. a. O., Ausg. 1928/1934.

[2]) Wirtschaftsdienst, 1926, S. 1788/89, Ausg. 1927, S. 675/78 u. Andree, Heiderich u. Sieger, a. a. O., S. 47 ff.

Baumwolle, Seide und Opium. Der Gesamthandel Persiens belief sich in Millionen Mark:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1931	134	348	482
1932	123	310	433
1933	113	333	446

Ferner umfaßt der Monopolbereich des Suezkanals die vier großen Sundainseln: Sumatra, Java, Borneo und Celebes, die als Export- und Importgebiete im weltwirtschaftlichen Geschehen ebenfalls zu großer Bedeutung gelangt sind.

Borneo hat insgesamt einen Flächeninhalt von 742 000 km² und rund 2,5 Millionen Bewohner. Der nordwestliche Küstenteil sowie das Nordende von Borneo sind mit 204 500 km² britischer Besitz, der Rest mit 537 000 km² holländischer Besitz. Der Mineralreichtum Britisch-Borneos soll ziemlich bedeutend sein, doch ist über die Abbaufähigkeit der Lager bisher wenig bekannt. Im großen und ganzen läßt die wirtschaftliche Entwicklung und der Stand der Wirtschaft Borneos zu wünschen übrig. Besonders trifft dies für holländisch-Borneo zu. Seinen Grund hat dies allerdings in der erschwerten Zugängigkeit des Innern infolge der ungeheuren Sumpfgebiete. Ausfuhrartikel Borneos sind: Holz, Tabak, Sago, Reis, Pfeffer, Kokosnüsse, Gummi, Kaffee, Kampfer, Eisen, Gold, Petroleum und Kohle[1]). Bedeutend besser steht es um die wirtschaftliche Lage Sumatras. Diese Insel umfaßt ein Gebiet von 421 000 km² mit ca. 5,8 Millionen Bewohnern. Für die Wirtschaft Sumatras ist die Bodenkultur am wichtigsten Der fruchtbare vulkanische Boden bringt sowohl in den Urwäldern eine üppige und schöne Pflanzenwelt hervor als auch erstaunliche Erträge in den Plantagen. Die nördliche Küstenebene ist vorzüglich zum Anbau von Pfeffer, Vanille und anderen Nutzpflanzen geeignet. In den höheren Lagen gedeiht ein guter Kaffee, und Versuchskulturen des Teestrauches und des afrikanischen Ölbaumes haben gute Resultate gebracht. Das wichtigste Produkt Sumatras ist der Tabak, der in den mittleren Lagen bis zu 300 m über dem Meeresspiegel sehr gut gedeiht. Einen rapiden Aufstieg hat die erst seit kurzem eingeführte Kautschukkultur zu verzeich-

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 410 ff.

nen; der Wert des Eingeborenenkautschuks (im Gegensatz zum Plantagenkautschuk) betrug 1921 erst 8,5 Mill. Mark, 1925 bereits 425 Mill. Mark [1]). Neben der landwirtschaftlichen Produktion Sumatras wächst von Jahr zu Jahr immer mehr die bergbauliche Produktion. Obenan steht er Abbau der Pechkohlengruben und die Petroleumförderung. Dann wäre noch zu erwähnen die Gold- und Zinnproduktion, die allerdings in kleinem Maßstab betrieben wird. Im großen und ganzen gilt auch für Sumatra, was im Vorigen bezüglich der Wirtschaft Borneos gesagt wurde.

Unmittelbar an das Südende Sumatras schließt sich die langgestreckte Insel Java, „die Perle Indiens" mit 131 500 km² Raum und 35 Mill. Bewohnern. „Obwohl Java von der Hauptschiffahrtstraße und dem asiatischen Kontinent weiter entfernt liegt, als Sumatra und Borneo, ist es doch schon seit alten Zeiten ungleich dichter bevölkert und besser kultiviert gewesen, als jene beiden Inseln. Der Grund hierfür ist wohl darin zu finden, daß einmal Sümpfe und unzugängliche Gebirgsgegenden auf Java weniger ausgedehnt sind, und daß die breiten Vulkansockel fruchtbares Siedlungsland in Hülle und Fülle boten" [2]). Die Bevölkerung besteht zum weitaus größten Teil aus Bauern, in der Industrie ist nur ein ganz geringer Prozentsatz beschäftigt. An landwirtschaftlichen Kulturpflanzen Javas, die auch zum großen Teil Ausfuhrprodukte liefern, sind zu erwähnen: die Reispflanze — Reis ist das wichtigste Volksnahrungsmittel — Palmen jeder Art, Bambus und Rotan. In den Plantagen europäischer Pflanzer werden als besondere Ausfuhrprodukte gewonnen: Tee, Kaffee, Chinchona, Kautschuk, Tabak und in Ostjava Rohrzucker. Im ganzen gesehen liefert die wirtschaftliche Produktion Javas so ungeheure Werte, daß alle anderen Erwerbszweige von ihr in den Schatten gestellt werden. Ebenso werden mineralische Stoffe in geringen Mengen gewonnen. Einigermaßen Bedeutung hat noch die Petroleumgewinnung.

Celebes mit einem Flächenraum von 188000 km² und ca. 3,1 Mill. Bewohnern schließt sich eng an Borneo an. Klima, Land und Produktion dieser Insel stimmen im großen und

[1]) Andree, Heiderich u. Sieger, a. a. O., S. 413 ff. [2]) Ebenda, S. 419 ff.

ganzen mit denen Sumatras und Borneos überein. Besonders hervorzuheben ist, daß das Land reich an Erzen, und zwar an Eisen- und Nickelerz ist[1]).

Weiterhin liegt im Herrschaftsbereich des Suezkanals fast ganz Ostafrika, d. i. die östliche Hälfte von Äqutorialafrika vom Golf von Aden bis zum Sambesi reichend: Abessinien, Britisch- und Italienisch-Somaliland, Britisch-Ostafrika, das ehemalige Deutsch-Ostafrika und die Nordhälfte von Portugiesisch-Ostafrika. Weltwirtschaftlich von Bedeutung sind die drei letztgenannten Teile. Sowohl der Küstenstreifen als auch das Randgebirge mit seinen fruchtbaren Tälern haben günstige klimatische und wirtschaftliche Verhältnisse aufzuweisen. Die Temperaturen sind infolge der Nähe des Meeres nicht sehr hoch — sie sind wesentlich niedriger als im Sudan —, und die Regenzeiten bringen viel Feuchtigkeit. Auch hier treiben die Bewohner vorwiegend Landbau. Von den Eingeborenen werden angebaut und exportiert: Mohrenhirse, Bananen und Mais. Die europäischen Pfanzer und Kaufleute, die im scharfen Wettbewerb mit indischen Unternehmern stehen, liefern: Kautschuk, Sisalhanf, Kaffee, Baumwolle und Tabak.

Der Suezkanal verbindet also überaus wichtige und große Rohstoffgebiete mit den atlantischen Industriestaaten.

b) Der Panamakanal und sein Monopolbereich.

Ein Blick auf die Landkarte genügt, um festzustellen, daß in dem Monopolbereich des Panamakanals keine so großen Gebiete liegen als in dem des Suezkanals. Hier finden wir, wie oben dargelegt, äußerst fruchtbare und große Länderkomplexe mit einer z. T. sehr dichten Bevölkerung, während der Panamakanal außer dem westlichen Küstenstreifen des amerikanischen Festlandes nur kleine unbedeutende Eilande im Pazifischen Ozean monpolartig beherrscht. Es interessieren demnach nur die westlichen Randgebiete Südamerikas, ein Teil Mittelamerikas und der Westen Nordamerikas einschließlich Alaskas. Sämtliche Gebiete setzen sich aus schmalen Küstenstreifen zusammen.

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 429 ff.

Nur andeuten möchte ich, daß auch der Osten des amerikanischen Festlandes durch den Panamakanal in das weltwirtschaftliche Geschehen enger verflochten wurde. Geltung hat dies hinsichtlich der Annäherung an den Industrie- und Handelsstaat Japan, dessen Verbindungen nach Brasilien vor allem eine beachtenswerte Erweiterung erfahren haben.

Die pazifische Küste Südamerikas nimmt unter den durch den Panamakanal dem Weltverkehr besser angegliederten Ländern mit den fünf Andenstaaten Columbien, Ecuador, Peru, Bolivia und Chile die erste Stelle ein.

Columbien mit einer Bevölkerungszahl von 6,5 Mill. bei etwa 1,1-1,2 Mill. km^2 Land hat durch den Panamakanal in doppelter Hinsicht gewonnen. Es hat einerseits eine einheitliche Küste bekommen, d.h. durch den Kanal, der die beiden Ozeanküsten Columbiens zur See einander um vieles näher brachte, konnte sich erst ein columbianischer Schiffsverkehr ertwickeln, anderseits wurde es dem internationalen Verkehr angegliedert, wenigstens der Hauptteil des Landes, der bis dahin nahezu nicht erforscht und dessen Wirtschaft nur wenig entwickelt war.

Columbiens Wirtschaftskörper nährt sich vornehmlich von dem Naturreichtum seiner verschiedenen Produktionsgebiete. Im Vordergrund der Produktion steht, wie auch in den anderen Staaten der Pazifikküste Südamerikas, die Gewinnung bergbaulicher Produkte. Unter diesen ragen besonders Platin, Gold und Kupfer hervor. Die Platinerzeugung hat infolge des Fortfalles der russischen Konkurrenz während des Weltkrieges (in den letzten Jahren) einen kolossalen Aufschwung genommen. Die Goldproduktion beträgt z. Zt. etwa 300000 Unzen jährlich. Ebenfalls sind die Kupferlager Columbiens groß. Neuerdings hat man nicht unbedeutende Erdölfunde gemacht und Columbien, das bisher Erdöl einführte, ist jetzt in die Reihe der Erdöl-Exportländer eingetreten. Eine Industrie hat sich in Columbien seit kurzer Zeit erst lebhafter als in den mittleren Andenstaaten entwickelt. Es hat Nahrungs- und Genußmittelindustrien, eine Bekleidungsindustrie, Möbel- und Glasindustrie, Maschinenfabriken, Eisengießereien und daneben die Anfänge einer Schwerindustrie. Die agrikulturelle

Stellung Columbiens ist ganz bedeutend, und zwar handelt es sich um die Erzeugung tropischer und subtropischer Artikel; Columbien ist der zweitwichtigste Kaffeeproduzent der Welt, und nicht weniger groß ist seine Bedeutung als Bananenland. Die Viehzucht Columbiens ist unbedeutend [1]).

Bemerkenswert ist die seit 1914 außerordentliche Hebung des Außenhandels. Im Jahre 1925 erreichte der Außenhandel im Werte die Gesamtsumme von 170193089 Pesos gegen 138128455 Pesos im Jahre 1924. Es betrugen in Millionen Mark: im

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1931	167	325	492
1932	122	269	391
1933	152	193	345

Die erste Rolle im Außenhandel Columbiens spielt, wie in fast allen südamerikanischen Pazifikstaaten, als Abnehmer die Union [2]).

Ecuador hat eine Größe von 307243 km^2 mit einer Bevölkerungszahl von 2 Millionen. Ecuadors Wirtschaft hat große Ähnlichkeit mit der Columbiens, und zwar sind es drei Produktionsgebiete, die seiner Wirtschaft das Gepräge geben: das innere Tiefland, eine nahezu völlig unbekannte Waldwildnis mit einer geringen Eingeborenenbevölkerung, das Hochland, der günstigste Lebensraum Ecuadors, und das westliche Tief- und Küstenland, der für die Ausfuhr produzierende Wirtschaftsraum. Am wichtigsten sind das tropische Agrikulturgebiet und die andine Höhenstufe. Im ganzen gesehen ist die landwirtschaftliche Produktion der wichtigste Wirtschaftszweig, dem gegenüber Bergbau und Industrie in den Hintergrund treten. Ausfuhrprodukte sind daher in der Hauptsache Erzeugnisse der tropischen Agrikultur und Sammelwirtschaft: Kakao, Kaffee, Elfenbein, Nüsse, daneben Hüte, Häute und Kautschuk. Die Liste der Einfuhrartikel führt an erster Stelle Webwaren, Lebensmittel, Maschinen und Kleidungsstücke an [3]).

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 1000 ff.
[2]) Wirtschaftsdienst 1926, S. 1791/92.
[3]) wie [1]) S. 994 ff.

Peru ist gegliedert in ein östliches, fast vollkommen unentwickeltes Tiefland, ein mittleres Kordilleren- und ein westliches Küstenland. Es hat eine Größe von 1,3 bis 1,35 Mill. km^2 und eine Bewohnerzahl von 5,55 Millionen. In seiner Breitenlage gehört es fast ganz der tropischen Wirtschaftszone an, in Wirklichkeit aber zeigt seine Wirtschaft die Merkmale des tropischen, des subtropischen und des gemäßigten Wirtschaftsgebietes. Peru ist im wesentlichen Bergbauland und tropisches Agrikulturgebiet. Der Bergbau gibt der peruanischen Wirtschaft das Gepräge. Der Abbau der Silberlager steht an erster Stelle, unbedeutend ist die Gewinnung von Gold, obwohl verschiedentlich größere Funde gemacht wurden. An anderen Metallen werden gewonnen: Blei, Wismut, Borax, Kupfer — augenblicklich Perus erstes Ausfuhrprodukt — und Quecksilber. Die Eisen- und Kohlenlager sind bedeutend. Unter den nichtmetallischen Bergbauprodukten spielen in Perus Wirtschaft Guano und neuerdings Petroleum eine große Rolle. In der Landwirtschaft werden Zuckerrohr und Baumwolle mit großem Erfolg im Küstenland angebaut. Ferner ist für die landwirtschaftliche Produktion bedeutsam die Gewinnung von Reben, Oliven, Feigen und in den feuchtheißen östlichen Zonen der Tabak-, Kakao- und Kaffeeanbau. In den Gebirgslandschaften gedeihen Kulturen der gemäßigten Zone, wie Obstbäume, Weizen, Luzerne, Gerse, Kartoffeln und Hülsenfrüchte. Die Viehzucht leidet dagegen sehr unter der natürlichen Trockenheit. Wir finden deshalb fast nur Nutztiere, die der Trockenheit angepaßt sind: Schafe, Alpakas und Lamas. Die Hauptausfuhrartikel Perus sind, ihrer Bedeutung nach gegliedert: Guano, Baumwolle, Petroleum und Petroleumprodukte, Zucker, Kupfer, Wolle und Silber. Einfuhrartikel sind: Nahrungsmittel und Getränke, Baumwollwaren, Maschinen, Wollwaren, Eisen- und Stahlwaren [1]). Es betrugen in Millionen Mark [2]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1931	118	208	326
1932	72	161	233
1933	66	157	223

[1]) E. Friedrich, a. a. O. [2]) Stat. Jahrbuch a. a. O.

Bolivien verfügt über eine Fläche von etwa 1,140 Millionen km^2 mit nur 2,99 Millionen Menschen. Es zerfällt in zwei voneinander sehr verschiedene Wirtschaftsräume: in ein fast völlig unentwickeltes tropisches Tiefland und in ein Hochgebirgsland. Landwirtschaft treffen wir in einigen landbaugünstigen Zonen am Ostabfall der Anden. Es sind dies die Regionen unter 2000 m, wo Chinarinde, Koka, Bananen, Ananas, Baumwolle, Zuckerrohr, auch Reis, Pfeffer, Kaffee und sonstige Tropenprodukte angebaut werden können. Für den Export haben diese Erzeugnisse allerdings keine Bedeutung. Die Viehzucht ist in den dazu geeigneten Gebieten weit verbreitet. Wolltiere trifft man sehr häufig und in großen Herden an. Allgemein hat die Wirtschaft Boliviens von jeher unter der geographischen Lage des Landes schwer zu leiden. Es besitzt nämlich keinen Zugang zum Meer, ist also darauf angewiesen, seine Waren mit der Bahn durch fremdes Gebiet aus- resp. einzuführen. Der Bergbau Boliviens ist sehr bedeutend, und zwar wird vor allem gewonnen Zinn, Antimon und Blei. Ausfuhrartikel des Landes sind: Zinnerz, Silbererze, Kupfer, Blei, Wismut, Antimon, Zink und in kleineren Mengen Gold. Als besonders begehrtes Ausfuhrprodukt ist Kautschuk zu erwähnen, dessen Gewinnung sehr gefördert wird. Die Einfuhr erstreckt sich hauptsächlich auf Kohle, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, Weine, Spirituosen und Textilien. Lebensmittel außer Zucker werden im Lande genügend gewonnen. Der erste Platz im Export- und Importhandel gehört auch hier der Union.

Von Chile ist nur der nordwestliche Teil des Landes als Monopolgebiet des Panamakanals anzusprechen. Chile umfaßt eine Fläche von ca. 750572 km^2 mit einer Einwohnerzahl von 3820000. Das ganze Gebiet zerfällt seiner wirtschaftlichen Struktur nach in drei Wirtschaftsräume: das trockene Nordchile mit seinen Salz- und Erzbergwerken, das subtropischgemäßigte Mittelchile und Südchile. In der Hauptsache ruht das Wirtschaftsgebäude auf den beiden Pfeilern: Landwirtschaft und Viehzucht. Produkte für den Export werden allerdings von diesen Wirtschaftszweigen wenig geliefert. Sehr wichtig für Chiles Wirtschaft, und zwar für seinen

Außenhandel ist der Bergbau, die Ausbeutung der Salpeter- und Erzlager Nordchiles. Die Salpetergewinnung beherrscht sozusagen das gesamte Wirtschaftsleben, denn einerseits sind Tausende von Arbeitern in der Salpeterwirtschaft beschäftigt, anderseits gehören die Salpetererzölle zu wesentlichsten Staatseinnahmen. In Chiles weltwirtschaftlichen Außenhandelsverknüpfungen hat sich gegenüber der Vorkriegszeit eine wesentliche Umorientierung vollzogen. Ehedem ging die Hälfte der chilenischen Ausfuhr nach England, ein Fünftel nach Deutschland, ein Zehntel nach der Union, und in derselben Reihenfolge waren diese Länder an dem chilenischen Import beteiligt. Heute dagegen steht die Union als Kunde sowohl wie als Lieferant unter den Verkehrsländern an der Spitze. Die Außenhandelsstatistik Chiles zeigt folgendes Bild. Es betrugen in Millionen Mark [1]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1929	834	1,183	2,017
1930	715	678	1,393
1931	359	419	778
1932	109	144	253
1933	93	182	275

Erster Exportartikel Chiles ist heute noch Salpeter, wogegen es alle Arten Industrieprodukte hereinnimmt, doch geht die Salpeterausfuhr infolge der zunehmenden Luftstickstoffgewinnung dauernd zurück. Im übrigen ist seit dem Kriege in Chile eine starke Industrialisierung und Modernisierung im Gange [2]).

Die mittelamerikanische Landenge gehört nur mit ihren schmalen westlichen Gebietsteilen zum Monopolgebiet des Panamakanals.

Mexiko dürfte wohl bei der Aufzählung der Staaten, die den wohltuenden Einfluß des Kanals am sichtbarsten spüren, zu den ersten gehören. Mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika und mit Kanada genießt es den Besitz einer atlantischen und einer pazifischen Küste. Unter diesen Umständen ist es nur zu natürlich, daß auch in Mexiko der

[1]) Stat. Jahrb., a.a.O.

[2]) Wirtschaftsdienst 1926, S. 864, S. 1356/59; ebenda, 1927, S. 406/407.

Plan eines großen mexikanischen Pazifik-Atlantikkanals, der, den Isthmus von Tehuantepec durchschneidend, den Verkehr der überlasteten Bahnen auf sich nehmen und die Rolle eines mexikanischen Panamakanals übernehmen sollte, besprochen wurde. Der Gedanke an diesen Wasserweg wurde aber zurückgestellt, als sich der Bau des Kanals von Panama verwirklichte. Man versprach sich von diesem dieselben Vorteile für Mexiko, und man brauchte nicht die finanziellen Opfer zu einem derartigen Kanalbau zu bringen. Von Natur aus gilt Mexiko als eines der reichsten und vielseitigsten Länder der Erde. Die bergwerkmäßige Gütererzeugung ist weltberühmt. Sie ist Mexikos bedeutungsvollster Wirtschaftszweig und liefert die wichtigsten Ausfuhrartikel. An erster Stelle stehen Silber, Gold, Kupfer, Blei, Zink und Quecksilber. Besonders hervorzuheben ist die mexikanische Petroleumgewinnung, die neuerdings rasch zugenommen hat. Der Landbau Mexikos wird extensiv und technisch rückständig betrieben, spielt daher nur eine untergeordnete Rolle [1]). Der Außenhandel Mexikos ist nicht unbedeutend. Es betrugen in Millionen Mark [2]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1931	371	538	909
1932	243	325	568
1933	233	288	521

Die pazifische Seite der Union und Canadas hat durch den Panamakanal sehr viel gewonnen. Durch seine Eröffnung erlebten sie im Laufe der Zeit einen starken wirtschaftlichen Aufstieg und erlangten dadurch als vorzügliche land- und forstwirtschaftliche Produktionsgebiete eine beachtenswerte Stellung im internationalen Verkehr. In dem vereinstaatlichen Kalifornien werden vor allem gewonnen: Obst und Gartenbaufrüchte jeder Art, von denen ein sehr großer Teil nach Europa exportiert wird. Ferner ist sehr wichtig für den internationalen Markt die kalifornische Petroleumgewinnung. „Hier in diesem sonnigen Landstrich, wo die Natur ihre Gaben ziemlich wahl- und maßlos ausstreute, sind ganze Wälder von Bohrtürmen anzutreffen", in denen das heute

[1]) E. Friedrich, a. a. O., S. 420 ff. [2]) Stat. Jahrbuch, a. a. O.

so überaus begehrte Erdöl in ungeheuren Mengen zutage gefördert wird. Die Westküste Kanadas exportiert vornehmlich Holz, das in den großen Gebirgswäldern gewonnen wird, und den auf den europäischen Märkten sehr bekannten guten kanadischen Weizen.

Alaska, im Jahre 1741 von Rußland entdeckt, wurde im Jahre 1867 von dem damaligen Schatzsekretär der Vereinigten Staaten für 7 Millionen Dollar unter dem Spott und der Entrüstung des größten Teiles der Nation, da es eine gänzlich abgelegene Wüste sei, angekauft. Das Land, ungefähr dreimal so groß als das Deutsche Reich, hatte damals eine geringe Bevölkerungszahl, 1890 betrug sie 32000, im Jahre 1900 64000, vorwiegend Amerikaner. Als 1867 Alaska auf die Union überging, ahnte man nicht, welche großen Reichtümer dieses Gebiet barg. Erst allmählich stieß man auf große Mengen Edelmetalle, Leichtmetalle, Kohle und Petroleum; allein durch die Goldgewinnung hat sich Alaska bis dahin fünfzigfach bezahlt gemacht. Die Verbindung Alaskas mit dem ostamerikanischen Festland und mit dem atlantischen Verkehr wurde durch den Panamakanal erst praktisch möglich, und seit der Zeit hat seine wirtschaftliche Entwicklung große Fortschritte gemacht[1]).

Die heutige weltwirtschaftliche Bedeutung Alaskas liegt jedoch nicht so sehr in der Edelmetallgewinnung, als vielmehr in der hochentwickelten Fischindustrie. Der Gesamtwert sämtlicher Fischereiprodukte belief sich im Jahre 1925 beispielsweise auf 40,04 Mill. Dollar. Die Lachsprodukte nehmen hierbei die erste Stelle ein, und gut die Hälfte des Lachsbedarfes der ganzen Welt wird von Alaska aus befriedigt. Die Goldgewinnung ist zurückgegangen. Das ertragreichste Jahr war das Jahr 1906 mit 22 Mill. Dollar, 1925 wurde nur noch für 6,2 Mill. Dollar Gold gewonnen. Heute hat der Wert der Kupfergewinnung den des Goldes überflügelt. Sie betrug 1925 10,4 Mill. Dollar. Unbedeutend ist die Gewinnung von Silber. Wie nicht anders zu erwarten, erstreckt sich der Außenhandel Alaskas in der Hauptsache auf den Verkehr mit den Vereinigten Staaten. Von einem

[1]) M. D. Fiegel, „Der Panamakanal", Berlin 1911, S. 166 ff.

Gesamtexport im Werte von 60,04 Millionen Dollar im Jahre 1925 gingen für 59,14 Millionen Dollar Waren nach U.S.A., nach anderen Ländern also ein ganz geringer Teil. Die Hälfte des Exports nach der Union bestand aus Dosenlachs, Kupfer nahm die zweite und Gold die dritte Stelle ein. Beim Import steht natürlich ebenfalls die Union an der Spitze. Weitere wichtige Ausfuhrartikel Alaskas sind präservierte und frische Fische, sowie Fuchsfelle aus den Fuchsfarmen[1]).

Seit 1898 ist Hawai ein Territorium der Vereinigten Staaten und hat sich zu einem bedeutenden Handelsplatz und zum unbedingten Verkehrszentrum der transpazifischen Schiffahrt emporgeschwungen. Es ist der Kreuzungspunkt der kanadisch-australischen und der kalifornisch-ostasiatischen Seewege. Die Inseln sind dünn besiedelt, doch ist der Boden sehr fruchtbar. Ihre Produkte, wie Zucker, Kaffee, Tee, Kakao gehen in geringer Menge in den Welthandel. Wichtiger ist die Bedeutung der Hawai-Inseln als starker militärischer Stützpunkt der Vereinigten Staaten im Großen Ozean. Amerika hat deshalb die Häfen dort gut ausgebaut und einen modernen großen Kriegshafen mit sehr starken Befestigungsanlagen geschaffen.

Die sonstigen Inseln Ozeaniens, die eine Verbesserung der weltgeographischen Lage durch die Eröffnung des Panamakanals erfuhren und in seinem Monopolbereich liegen, haben für die Weltwirtschaft keine nennenswerte Bedeutung. Wie auf den Philippinnen und dem gesamten malaischen Inselarchipel, so steht auch hier die Pflanzenwirtschaft im Vordergrunde und erstreckt sich vornehmlich auf den Anbau von Zuckerrohr, Kopra und Bananen. Als Export- und Importländer kommen je nach der Lage im Nordosten fast nur die Union, im Nordwesten Japan, im Südwesten Neuseeland, dann die Mutterländer der einzelnen Kolonien in Frage.

In dem Monopolbereich des Panamakanals liegen also bei weitem nicht so große dichtbesiedelte und für die Weltwirtschaft so bedeutungsvolle Gebiete, wie in dem Monopolbereich des Suezkanals. Die Herrschaftsgebiete des letzteren jenseits vom Atlantik sind viel größer, ausgedehnter und

[1]) Wirtschaftsdienst 1926, S. 1569/71.

dichter besiedelt, als die entsprechenden Gebiete des Panamakanals und sind noch in jeder Hinsicht entwicklungsfähig. „Hiergegen liegen die bedeutendsten und wirtschaftlich am meisten entwickelten Kulturgebiete der Neuen Welt im Osten, also diesseits des Panamakanals. Hier dehnen sich die großen, freien, in ihrer Entwicklung noch unübersehbaren Landräume aus, hierhin münden Amerikas Riesenströme und setzen das Innere des Erdreichs in innige Verbindung mit dem östlichen Meer. Auf der andern Seite jedoch macht die an der ganzen Westküste dahinziehende Kordillerenbildung den kulturfähigen Streifen längs des Pazifik überall sehr schmal und sondert ihn durch natürliche Hindernisse vom Innern des Kontinents scharf ab. Sein wirtschaftliches Leben wird niemals diese Großartigkeit gewinnen können, wie das des atlantischen Abhanges von Amerika [1]).

c) Die Konkurrenzgebiete der beiden Kanäle.

Australien ist, wenn auch gering bevölkert, stark in die Weltwirtschaft verflochten. Auf der einen Seite ist es durch den Suezkanal Europa, auf der andern durch den Panamakanal Amerika nähergebracht worden. Australien ist damit zu einem der wirtschaftlichen und politischen Aktionszentren der Erde geworden. Es hat eine Gesamtfläche von 7 702 035 km^2 (einschl. Tasmanien) mit 5 929 288 Bewohnern [2]).

Die landwirtschaftliche Produktion Australiens erstreckt sich vornehmlich auf den Getreidebau, und zwar nehmen die Weizenfelder allein etwa 86 % der gesamten Getreideanbaufläche ein. Weizen ist daher auch, zumal der Eigenbedarf nicht groß ist, ein wichtiger Ausfuhrartikel. Andere Getreidearten, wie Gerste, Hafer, Roggen haben wenig Bedeutung. Der Obstbau ist mannigfaltig und erheblich; australische Obstsorten erscheinen im Spätwinter und Frühjahr auf den europäischen Märkten. Sehr große Bedeutung für Australiens Wirtschaft besitzen die Futterpflanzen, die in manchen Gegenden sehr üppig gedeihen. Auf diesen beruht Australiens wichtigster Wirtschaftszweig, die Viehzucht, die

[1]) P. Wegener, in „Volkswirtschaftliche Zeitfragen", „Der Panamakanal", Ausgabe 1914.

[2]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 1025 ff.

reichlich Überschüsse für die Ausfuhr liefert. In den Gegenden, wo dürftige Grassteppen vorhanden sind, gedeiht am besten die Schafzucht. Sie liefert nicht nur den begehrten Ausfuhrartikel Wolle, sondern auch das Fleich der Tiere wird im gefrorenen Zustande exportiert. Die Erträge nehmen allerdings infolge des Rückgangs der Schafbestände in den letzten Jahren immer mehr ab. Einen weiteren wichtigen Ausfuhrartikel liefert die Jagd auf wilde Kaninchen. Die Industrie Australiens ist allmählich in die Höhe gekommen. Die wichtigsten Industrien sind die der Lebensmittel und Getränke, der Metallwaren und Maschinen, Bekleidung, Textilien, Bücher, Papier und Drucksachen. Der Außenhandel Australiens ist bedeutend. Einfuhrartikel sind: Metallwaren, baumwollene und leinene Schnittwaren, Maschinen, Motor- und andere Wagen, Webwaren aller Art, Kleider und Stiefel, Öle und Wachs, Papier und Pappe, Chemikalien, Eisen und Stahl, Teppiche, Linoleum, Tee, Säcke und Beutel, Garne, Tabak und Zigarren, Kautschuk und Gummi. An der Ein- und Ausfuhr war bisher England am stärksten beteiligt und hat seine Führerstellung auch heute noch. Dicht auf England aber folgt die Union[1]). Es betrugen in Millionen Mark[2]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1929	2,859	2,744,9	5,603,9
1930	2,612,9	1,884,6	4,497,5
1931	797,4	1,102,2	1,899,6

China, im fernen Osten, mit seinen weiten und mit Naturgaben gut ausgestatteten Gebietsteilen, ist noch besonders geschätzt als Rohstoff- und Absatzmarkt der handeltreibenden Industriestaaten. Das „Reich der Mitte“ erstreckt sich insgesamt auf ein Gebiet von 11 140 000 km² mit einer wahrscheinlichen Bevölkerungszahl von 428 Millionen. Das eigentliche China oder das Kerngebiet ohne die staats- und verwaltungsrechtlich zwar zum Reich gehörenden, aber in Wirklichkeit völlige Sonderwege beschreitenden Außenländer, wie Tibet, Mandschurei usw., hat einen Flächenraum von 4 144 800 km². Auf dieser Fläche, die den wirtschaftlich wichtigsten Teil des „Greater China“ darstellt, drängt sich der

[1]) E. Friedrich, a. a. O. [2]) Stat. Jahrbuch, a. a. O.

größte Teil der Bewohner, ja fast die gesamte Volksmasse zusammen.

China (i.e.S.) verfügt über einen sehr großen Reichtum an mineralischen Rohstoffen u. Kohlen, deren Lager diejenigen der Vereinigten Staaten bei weitem übertreffen sollen. Die Ausbeute der vorhandenen Erzlager ist bis dahin gering. Die landwirtschaftliche Produktion Chinas ist infolge des günstigen Klimas und der Bodenbeschaffenheit äußerst vielseitig. Sie ist die am höchsten geschätzte und angesehenste Beschäftigung. „Starke Bodenverhaftung der Familien, Kleinbesitz bis zur zersplitterten Zwergwirtschaft (in Südchina ist 6 ha Großgrundbesitz, 1 ha Durchschnitt, Zwergbesitz geht bis zu wenigen Quadratmetern), Überschuß an menschlichen Arbeitskräften, daher Hack-, Spaten- und Gartenbau, Mangel an tierischen Helfern, sorgfältige Wasser- und Berieselungswirtschaft und höchste Bodenausnutzung sind kennzeichnend“ [1]). Die intensivste Kultur findet der Teestrauch und die Reispflanze. Während alle übrigen Produkte fast vollständig im eigenen Lande verbraucht werden, sind Tee und Reis Ausfuhrartikel ersten Ranges. Sehr berühmt ist die chinesische Seidenraupenzucht, die in diesem Zusammenhang zu erwähnen wäre. Sie ist die älteste Luxuskultur Chinas. Ihre Bedeutung ist jedoch im Laufe des vergangenen Jahrhunderts infolge des Siegeszuges der Baumwolle und der Konkurrenz Japans und Frankreichs stark zurückgegangen.

Eine moderne Industrie, d.h. gewerbliche Großbetriebe, ist in China trotz guter Vorbedingungen erst im Entstehen. Gewerbliche Kleinbetriebe gibt es sehr viel, und soweit Großbetriebe vorhanden sind, die man als private Unternehmungen bezeichnen kann, sind dies vom Staat eingerichtete oder genossenschaftlich betriebene Unternehmungen. Besondere Bedeutung hat Chinas Baumwollindustrie erlangt. Anfang 1915 gab es 31 Firmen mit 1008986 Spindeln und 4564 Webstühlen, darunter 22 einheimische Gesellschaften. Zu Beginn des Jahres 1929 waren es bereits 120 Unternehmungen (73 einheimische, 43 japanische) mit 3664120 Spindeln und 29582 Webstühlen.

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a.a.O., S. 445 ff.

Der wirtschaftliche Charakter Chinas ist vorwiegend agrarisch. Die Ausfuhr erstreckt sich auf: Bohnen, Rohseide, Tee, Gall- und Erdnüsse, Kuhhäute, Borsten, Ziegenfelle, Talg, Eierpräparate, Wolle und Baumwolle. Die Ausfuhr an Bergbauerzeugnissen ist gering. Importartikel sind vor allem Fabrikate für produktive Zwecke, und zwar: Eisenbahnmaterial, Maschinen, Gewebe, Eisen- und Stahlwaren, elektrische Bedarfsartikel, Petroleum, Zucker, Tabak, Zigarren, Eisen, Farbe, Fische, Wachs, Papier und Holz. Den größten Prozentsatz am Gesamtaußenhandel Chinas stellen die Japaner. Sowohl an der Einfuhr, als auch an der Ausfuhr sind sie am stärksten beteiligt. Chinas zweitbester Kunde und Lieferant ist die Union; letzteres gilt in erster Linie für Automobile — mehr als die Hälfte aller Motorwagen stammen aus der Union —, ferner für Eisenbahnmaterial, Lokomotiven, Tender und Eisenbahnwagen, schließlich für Kraftmaschinen und Kessel[1]). Der Wert des Außenhandels Chinas betrug in Mill. Mark[2]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1913	1,797	1,285,6	3,082,6
1929	3,417,6	2,742,4	6,160
1930	2,527,8	1,727	4,254,8
1933	1,158,5	528,2	1,686,7

Des Industriestaates Japan geographische Lage zum Weltverkehr ist natürlich durch den Bau der beiden Kanäle — sie war an und für sich schon gut infolge seiner Insellage — bedeutend verbessert worden. Japan hat ausschließlich der Kolonien eine Größe von 387 916 km² mit 61 081 954 Einwohnern.

Das Land ist ziemlich gebirgig und hat noch viele tätige Vulkane aufzuweisen. Soweit Täler vorhanden sind, finden wir hier fruchtbare vulkanische Verwitterungsböden, die für die landwirtschaftliche Erzeugung sehr geeignet sind. Da also das Land im Innern gute natürliche Verkehrsbedingungen nicht bietet, hat sich die Seeschiffahrt außerordentlich

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a. a. O., S. 499 ff.

[2]) Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, Ausgabe 1928 u. 1934.

entwickelt. Sehr vielseitig ist die landwirtschaftliche Produktion. Reis, dessen Anbau ebenso wie die Kultur von Baumwolle, Indigo, Tee und Hanf einen starken Rückgang erfahren hat, ist nach wie vor das erste Nahrungsmittel der Bevölkerung. Größere Bedeutung für Japans Ausfuhr hat die Tee- und Seidenkultur. Die Viehzucht ist infolge der Zersplitterung des Grundbesitzes, des Mangels an Wiesen und Weiden und aus religiösen Gründen für Japans Wirtschaft nicht von großer Bedeutung. Sehr bedeutend ist die Fischerei, und zwar die Hochseefischerei; etwa 900000 Familien finden durch sie ihr Einkommen.

Im Gegensatz zu China hat Japan eine auf fast allen Gebieten der Rohstoffgewinnung und -Veredelung gut geleitete moderne Großindustrie. Gerade in den letzten 20 Jahren hat eine fast radikale Umstellung nach dieser Richtung hin stattgefunden. Daneben ist noch die Hausindustrie stark vertreten, und dies vor allem in der Textilverarbeitung, in der Papiererzeugung, in der Herstellung von Zündhölzern und von Tabakwaren[1]). Die Ausfuhr Japans setzt sich hauptsächlich aus Halb- und Fertigfabrikaten zusammen wie: Rohseide, Baumwollwaren, Baumwollgarn, Seidenwaren, Seidenabfälle, Kohlen, irdene Waren, Zucker, Tee, Wirkwaren, Papier, Zündhölzer, Holz, Eisenwaren, Glas, Spielwaren, Bohnen und Eisen. Die Einfuhr erstreckt sich, ihrer Bedeutung nach gegliedert auf: Baumwolle, Eisen, Maschinen, Ölkuchen, Zucker, Reis, Wolle, Wollwaren, Bohnen, Papier, Petroleum, Flachs, Kohle, Baumwollwaren, Farben, Sulfate, Holzschliff, Erze, Kautschuk, Blei, Soda, Salpeter, Häute, und Leder. Der Außenhandel Japans betrug in Millionen Mark[2]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1913	1,526	1,323,1	2,849,1
1925	4,425	3,965,6	8,390,6
1929	5,287,5	4,975,1	10,262,6
1930	4,072	3,794	7,866
1933	2,066,7	1,967,2	4,033,9

Zergliedert man die Einfuhr resp. Ausfuhr Japans nach den

[1]) Andree, Heiderich und Sieger, a.a.O., S. 521 ff.

[2]) Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, Ausgabe 1928 und 1934.

beteiligten Handelsländern, dann entfällt der größte Prozentsatz auf die Union, die im Durchschnitt etwa 44,7 % der Gesamtausfuhr Japans aufnimmt und zu 31,5 % an der Gesamteinfuhr beteiligt ist. Es folgen dann die ostasiatischen Randländer und die europäischen Staaten.

Weiterhin gehören unter die Zahl der Konkurrenzgebiete die Philippinnen. Es bedarf kaum einer Betonung, daß der Panamakanal dieser amerikanischen Besitzung — Erwerb der Inseln und Bau des Kanals fielen zeitlich zusammen — in besonderem Maße zugute kommt. Die Inseln umfassen ein Gebiet von insgesamt 298000 km^2 mit rund 11 Millionen Bewohnern. Die Amerikaner wandten sich, in den Besitz des Landes gekommen, zunächst und mit Energie der Förderung der Wirtschaft zu und konnten schon nach einigen Jahren, zumal gute natürliche Vorbedingungen vorhanden waren, auf große Erfolge zurückblicken. Als Ausfuhrprodukte der Philippinnen sind zu nennen: Reis, Mais, Zuckerrohr, Kaffee, Tee, Kakao und neuerdings Tabak, dessen Anbau unter der Herrschaft der Union sich sehr gehoben hat, zumal Amerika denselben zollfrei einführt. Die Industrie ist bis dahin wenig entwickelt und wird in der Hauptsache handwerksmäßig betrieben. Demgemäß setzt sich die Einfuhr aus industrieellen Fertigprodukten zusammen, die vorwiegend von der Union geliefert werden. Der Wert des Außenhandels betrug in Millionen Mark [1]):

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt:
1913	223,8	200,6	424,4
1925	500,5	622,3	1,122,8
1931	409	429	838
1932	329	395	724
1933	251	356	607

Im übrigen ist das Inselland für den nordamerikanischen Ost-Asienhandel als Verteilungszentrum und als Machtposition von allergrößter Bedeutung. Der Hafen Manila ist ein bedeutender Handelsplatz und zugleich Flottenstützpunkt der Union.

[1]) Stat. Jahrbuch für das Deutsche Reich, Ausgabe 1928 und 1934.

Die besondere Stellung der Konkurrensgebiete im internationalen Verkehr.

Wir haben also nach den vorhergehenden Ausführungen vier Wirtschaftsgebiete: Australien, China im engeren Sinne, Japan und die Philippinnen, die wegen ihrer gleichen Lage zum Suezkanal und Europa einerseits, zum Panamakanal und Amerika anderseits in der Weltwirtschaft eine besondere Stellung einnehmen. Es sind solche Gebiete, die bei der Beantwortung der Frage, welchem Kanal der Vorrang im internationalen Handel und Verkehr gebührt, im Grunde genommen für beide Kanäle von gleichgroßer Wichtigkeit sind. Aber nicht nur theoretisch, nein auch tatsächlich sind es Konkurrenzgebiete. Die Wirtschaftsräume sind groß, haben z. T. eine zahlreiche Bevölkerung und sind, mit Ausnahme von Japan, wirtschaftlich in jeder Richtung noch sehr entwicklungsbedürftig und entwicklungsfähig. Sie bieten gute Möglichkeiten zur Gewinnung von Roh- und Urstoffen, zur Betätigung fremden Kapitals und zum Absatz von hochwertigen Industrieprodukten. Diese Tatsache nun und ihren Wert hat man nie verkannt, und schon immer bewerben sich die Industriestaaten um diese Märkte. Japan hat die Vormachtstellung, dann aber folgt dichtauf seit kurzer Zeit die Union, wie die Ein- und Ausfuhrziffern beweisen, obwohl diese nicht leichter und eher zu diesen Gebieten gelangt als England und die anderen europäischen Nationen. Damit wären wir bei der vielleicht wichtigsten Frage des Themas, durch deren Beantwortung die beiden Kanäle als politische Machtfaktoren gezeichnet werden, angekommen. Die beiden Kanäle machten nämlich diese Gebiete zum bedeutendsten politischen Aktionszentrum der Welt, denn hier treffen sich drei große Handelsmächte, die um Absatzgebiete und Einflußsphären ringen: England, Japan und die Union.

Weltwirtschaftliche Wandlungen.

In hervorragenderweise sind also durch den Bau der beiden Kanäle wichtige und große Wirtschaftsgebiete einander nähergebracht worden, und ihre Verkehrsbeziehungen haben sich vergrößert. Andere noch verhältmäßig junge Wirt-

schaftsräume wurden erschlossen, und ihre volkswirtschaftliche Entwicklung sowie Eingliederung in die Weltwirtschaft hat sich seitdem in schnellem Laufe vollzogen. Die Resultante des bisher Gesagten ist: Was der Suezkanal auf der östlichen Halbkugel, das ist der Panamakanal, zwar nicht ganz ohne Vorbehalt, auf der westlichen Halbkugel.

Durch den Suezkanal wurden vornehmlich die mit einer ziemlich primitiven Wirtschaftskultur ausgestatteten Ackerbauländer des fernen Ostens an das atlantische Industriezentrum „Europa", dessen Industriewirtschaften eine damals schon hohe Entfaltung aufweisen konnten, geknüpft. Den Europäern war jetzt die Möglichkeit geboten, jene Rohstoffländer ihrer Industrie besser zugänglich zu machen und ihre eigene Stellung als Industriestaaten zu festigen. In beiden Wirtschaftszentren mußte also ein allgemeiner Aufstieg die Folge sein, d.h. in Europa eine noch weitergehende industrielle Entwicklung, in den Randländern des Indischen Ozeans bessere Erschließung und Ausnutzung der nationalen Reichtümer. Güter, deren Erwerb und Genuß vorher wenigen vorbehalten war, die zu den Luxusgütern gehörten wie Gewürze und Kräuter jeder Art, indische Baumwolle und indisches Getreide, Jute, Ceylon-Tee und Reis hielten ihren Einzug selbst in der ärmsten Hütte und wurden zu regelmäßigen Bedarfsartikeln. Seitdem kommen australische Wolle, australisches Fleisch und Getreide in immer größeren Mengen auf die europäischen Märkte. Kapitalien- und Menscheneinwanderung aus Europa waren „die erste, Zunahme der Massenproduktion und damit der Ausfuhrmengen die zweite, Steigerung der Konsumkraft und damit der Einfuhrmöglichkeit die dritte Etappe auf dem Wege, der das ganze Verkehrsbild des Indischen Ozeans umgestaltet hat[1])".

Diese Entwicklung wird nicht nur durch das jährliche Anschwellen der Verkehrsziffern bewiesen, sondern sie trat auch äußerlich im Hafenaus- und neubau sowohl in den Randländern des Indischen Ozeans, als auch in Europa in Erscheinung. Das Mittelmeer, welches früher etwa die Stellung des heutigen Atlantik hatte, verlor seine Bedeutung mit der Auf-

[1]) A. Dix, a.a.O.

findung des Seeweges nach den indischen Gewässern. Der überseeische Verkehr schlug eine andere Richtung ein, und die Mittelmeerhäfen, die seinerzeit in großer Blüte standen, verfielen. Mit der Eröffnung des Suezkanals wurde das Mittelmeer wieder zu einer führenden Weltstraße und viele ehemals sehr berühmte Mittelmeerhäfen, wie z. B. Marseille, Triest und Genua sind wieder mehr zur Geltung gekommen. Otto Blum schreibt über Frankreich und seine allzeitige Führerstellung in der Suezkanal-Frage, daß es das zwingende logische Ergebnis der geographischen Verhältnisse und der geschichtlichen Entwicklung gewesen sei, daß die Franzosen den Bau unternahmen. „Je mehr der Atlantische Ozean seine Verkehrsbedeutung entwickelte, umsomehr konnten Frankreichs altberühmte Südhäfen eine eigentliche weltwirtschaftliche Stellung nur gewinnen, wenn das Mittelmeer zu einer Durchgangsstraße des Welthandels wurde, umsomehr war es angewiesen auf einen möglichst unmittelbaren und billigen Bezug der kostbaren Rohstoffe aus dem Süden und Osten von Asien. Das geschah über Napoleon, die St. Simonisten und die Familie Lesseps“ [1]).

Mancher Zeitgenosse erwartete vom Suezkanal, daß er die Mittelmeerhäfen wieder auf ihren alten Glanz- und Höhepunkt bringen werde, andere fürchteten für das Bestehen und die Fortentwicklung der großen Nordseehäfen, wie Hamburg, Bremen, London usw. Beide Prognosen haben sich aber bei weitem nicht in dem Maße bestätigt. Die Nordsee- und die in Frage kommenden Atlantikhäfen haben ohne Störung ihre Aufwärtsentwicklung fortgesetzt, während sich die großen Erwartungen, die man auf Grund des Suezkanalverkehrs an die Entwicklung der alten Mittelmeerhäfen knüpfte, nicht ganz erfüllten. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, daß mehreren an das Mittelmeer führenden europäischen Bahnen, insbesondere den deutschen Alpenbahnen, erst durch die Eröffnung dieser Wasserstraße der richtige Nährboden gegeben wurde. Sie konnten sich gut entwickeln und verdanken ihre Stärke zum großen Teil dem Suezkanal. Einesteils wer-

[1]) O. Blum, „Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert“, Berlin, Stuttgart 1921.

den auf ihren Spuren hochwertige und nicht-sperrige Güter dem Mittelmeer zugeführt, um von hier aus per Schiff via Suez ihre Reise nach dem Bestimmungsland fortzusetzen. Noch größer aber ist ihre Bedeutung für den Personenverkehr nach den Ländern des Indischen Ozeans. Durch den Suezkanal ist also die Fortbildung der internationalen Arbeitsteilung auf der östlichen Erdhalbkugel in nicht gekanntem Ausmaße gefördert worden. Einen Stillstand der Entwicklung brachte der Weltkrieg, allerdings nur für die europäischen Staaten, während er den asiatischen Wirtschaftsgebieten einen ungestörten Aufbau der Industrien garantierte, die ihnen lebenswichtige Rohstoffe und Konsumartikel lieferten.

Auf der westlichen Halbkugel haben sich durch die Eröffnung des Panamakanals die Dinge ebenfalls wesentlich geändert. Zwar stellt die Hälfte des Panamakanalverkehrs der nordamerikanische Küstenverkehr, aber auch die weltwirtschaftlichen Verbindungen mit den südamerikanischen Randgebieten des Westens haben sich gegenüber der Zeit vor dem Kanal vervielfacht. Die Andenstaaten sind, obwohl klein, noch sehr entwicklungsfähig. Sie haben eine schwache Bevölkerungszahl und vom internationalen Handel sehr begehrte Bergbauprodukte, deren Gewinnung, Verarbeitung und Export seit Eröffnung der Wasserstraße jährlich aufsteigende Kurven zu verzeichnen hat. Heute kann man sagen, daß jene Länder, die ehedem von der Welt abgeschlossen waren und deren Bewohner auf primitiver Wirtschaftsstufe standen, in den letzten vierzehn Jahren ihre Weltgeltung bedeutend verbessert haben, daß ihre Wirtschaften in dieser kurzen Zeit einen großen Aufschwung genommen und daß sie auch im internationalen Verkehr sich einen guten Platz erobert haben. Zentralamerika z.B., das bis zur Eröffnung des Kanals, obwohl überreich an Hölzern, Edelmetallen, Kaffee und Früchten noch ganz im allerersten Stadium eines Ausfuhrhandels stand, hat seine Exportziffern um ein Vielfaches vermehrt. Die bedeutenden Bodenkulturen in den einzelnen Staaten, wie z.B. die ausgedehnten Kaffeeanpflanzungen in dem viel deutsche Arbeit und Kapital verwertenden Staate Guatemala, hatten bis dahin noch nicht viel zur Hebung der

wirtschaftlichen und finanziellen Lage beitragen können. Seit Eröffnung des Kanals aber ist die Produktion in diesen Gebieten rasch gestiegen. An erster Stelle steht heute, da man sich mit der Zeit, was die landwirtschaftliche Produktion angeht, auf den am besten sich lohnenden Anbau von Früchten eingestellt hat, der Bananenanbau. Die Bananenkulturen haben einen nie geahnten Aufschwung genommen, und die Ausfuhrziffern steigen von Jahr zu Jahr. Der Nutznießer ist nordamerikanisches Kapital, das sich zusammengeschlossen in der „United Fruit Company" fast den gesamten Bananenwelthandel erobert hat und heute mit zu den stärksten und riesigsten kapitalistischen Unternehmungen der Welt gehört. Zur kolonialpolitischen Tätigkeit der Union in Mittelamerika schrieb die Frankfurter Zeitung: Man muß es dem Amerikaner lassen, daß er überall, wo er auftrat, namentlich in Mittelamerika, die Verhältnisse geordnet und gefestigt hat. Er hat nicht bloß Revolutionen gestiftet und sich dann zur Wiederherstellung der Ruhe und Ordnung rufen lassen. Der Nordamerikaner hat nicht bloß die Böden nach kostbaren Mineralien durchwühlt und wertvolle Konzessionen seinen Trusts in die Hände gespielt, er hat auch an vielen Orten bewundernswerte Arbeit geleistet, die der gesamten Welt zugute kommt. Er hat die undurchdringlichen, völlig unbenutzten Urwälder dem Segen der Großbananenkulturen erschlossen, tropische Fieber und Seuchen, die ehedem Hunderttausende dahinrafften, erfolgreich bekämpft und weite Strecken bewohnbar gemacht, die vordem im Zeichen des Todes standen. Er hat wertvolles Bildungsgut verbreitet, den Seeverkehr belebt und die primitiven Landwege in staubfreie Autostraßen umgewandelt, auf denen heute die Kraftwagen Güter und Personen befördern. Die träge Masse der Mischlinge hat sich, wenn auch widerwillig, unter seiner Führung an Zivilisation und Arbeit gewöhnt. Freilich hat er sich diese Segnungen auch teuer bezahlen lassen und betrachtet jene Gebiete ausschließlich als sein Betätigungsfeld".

Besondere Faktoren, die auf die Häufigkeit der Benutzung der beiden Wasserstraßen Einfluß haben.

Wenn ein Reeder überseeische Verkehrslinien einrichtet, die weltwirtschaftlich wichtige Gebiete miteinander verbinden sollen, dann wird er nicht nur darauf achten den kürzesten Weg zu wählen, sondern er wird auch noch andere Momente in Betracht ziehen, die es vielleicht ratsam erscheinen lassen, den kürzeren Weg zu meiden und einen anderen dafür einzuschlagen. Denn nicht immer ist der kürzere Weg der wirtschaftlich lohnendere. Letztes Streben der Schiffahrt ist, unter möglichst geringen Betriebskosten ihre Fahrten auszuführen, d.h. bei einem Minimum an Kosten ein Maximum an Leistung zu erreichen. Als erster Faktor, der von dem Schiffer bei Einrichtung überseeischer Verkehrslinien berücksichtigt wird, ist, falls die Wahl zu treffen ist zwischen einer Route, die durch einen Kanal führt und einer kanalfreien, die Gebührenfrage zu erwähnen. Sie ist von vornherein ein wichtiger Teil der Frage nach der wirtschaftlichen Bedeutung eines Kanals. Dabei spielt sowohl die Gebührenhöhe als auch die Grundlage der Bemessung eine wichtige Rolle. Allgemein wirkt sich jede Gebührenzahlung bei Benutzung einer Kanalroute in der Richtung aus, daß der jeweilige Herrschaftsbereich des Kanals kleiner wird. Nach der südamerikanischen Küste z.B. reicht die Zone, nach der der Weg vom N.-Atlantik durch den Panamakanal vorteilhafter ist, als durch die Magellanstraße bis Taltal zwischen Valparaiso und Iquique, obwohl der Weg von Taltal durch die Magellanstraße 9430 Sm. gegen 7050 Sm. durch den Kanal beträgt.

Die Höhe der Transitgebühren kann also den weiteren Weg zum wirtschaftlich lohnenderen machen, und dies ist der Fall, wenn die Transitgebühren für ein Schiff die Summe der Kosten, die durch Benutzung des abgabefreien aber längeren Weges entstehen, übersteigen. Daß die Gebührenfrage sich schon in dieser Richtung ausgewirkt hat, ergibt folgender Bericht der „Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung", Heft 3 vom Dezember 1931. Danach mußten zur Vermeidung der Goldgebühren die englischen und norwegischen Trampreeder auf Reisen nach einigen entfernteren Gebieten, so

vor allem nach den Gebieten am Indischen und Pazifischen Ozean, neue Verkehrsrouten einschlagen. Die hohen Suezkanal-Gebühren, die nach der Pfundentwertung sofort von Pfund- auf Goldfrankbasis umgestellt wurden, zwangen einen Teil der britischen und norwegischen Trampschiffahrt zur Benutzung des Umweges um das Kap der Guten Hoffnung. Selbst die zehnprozentige Herabsetzung der Suezkanal-Gebühren vermochte nicht alle diese Trampschiffe in die alte Verkehrsroute zurückzuziehen. Auch im Verkehr mit der Südsee und Neuseeland trat eine Umstellung ein. Während die britischen Tramper bisher den Panamakanal zu benutzen pflegten, wählten sie jetzt vielfach den Umweg von 610 Sm. durch die Magellanstraße.

Was die Möglichkeit einer Wahl zwischen der Suez- oder Panamakanalroute betrifft, so kommt diese für die Seefahrer des atlantischen Industriezentrums auf den Fahrten nach den ostasiatischen und australischen Gebieten, also nach den obenerwähnten Konkurrenzgebieten in Frage. Insofern ist das Vorhandensein beider Kanäle vom wirtschaftlichen Standpunkte aus zu begrüßen. Die Transitgebühren des Suezkanals hielten sich bis 1912 auf einer ansehnlichen Höhe. Als der Durchfahrtszoll des Panamakanales auf 1,25 Dollar festgesetzt wurde, sah man sich genötigt, auch den Suezkanalzoll auf 6,25 frs. herunterzusetzen.

Weiterhin muß der Reeder das Gefahrenmoment, das in der Höhe der Versicherung zutage tritt, bei seinen Kalkulationen in Rechnung stellen. Es kommt ihm darauf an, mit dem verfügbaren Schiffsmaterial auf die für die Schiffe sicherste Art deren vollste Ausnutzung in zeitlicher und räumlicher Hinsicht zu erzielen.

Der Boden des Suezkanals ist Sandboden, der des Panamakanals Stein- und Felsboden. Hier müssen die Schiffe geschleust werden, wobei ein Schiff leicht infolge einer Ungeschicklichkeit zu Schaden kommen kann, während dort — im Suezkanal — die Schiffe ungehindert in den Kanal eintreten und aus dem Kanal auslaufen können. Es lauern also in dem Panamakanal größere Gefahren auf die Schiffe, abgesehen von den Bergrutschen, die hier immer noch vorkom-

men können und tatsächlich, wenn auch in kleinerem Umfange, vorgekommen sind. Die Folge davon ist, daß sich die Seeversicherung für den Panamakanaltransit teurer stellt, als für den Suezkanaltransit. Überdies sind die Prämien für Schiffe, die den Panamakanal benutzen, fast so hoch, wie für die, deren Weg um das Kap Horn führt. Dagegen ist die Seeversicherung für die den Suezkanal passierenden Schiffe billiger, als für die Schiffe, die um das Kap der Guten Hoffnung fahren (z. Zt. liegen die Prämien infolge des abbesinisch-italienischen Konfliktes über dem bisherigen Niveau, sodaß wieder viele Reedereien den Weg um das Kap der Guten Hoffnung benutzen).

Ein weiteres äußerst wichtiges Moment für die Häufigkeit der Benutzung und für die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Wasserstraßen bildet das Vorhandensein einer Reihe guter Häfen. Es taucht für den Reeder die Frage auf: Sind auch genügend wichtige Handelsplätze mit Zwischenfrachten und billigen Feuerungsmaterialien auf dieser Route vorhanden? Hierauf muß er sei Augenmerk besonders richten, wenn er Leerläufe in seinem Betrieb auf ein Minimum beschränken will. Was die Zwischenfrachten angeht, so kann man auf der Landkarte leicht feststellen, daß die Suezkanal-Routen günstigere Handelsplätze und Zwischenfrachten bieten können, als die Panamakanal-Routen. Auf dem Suezwege treffen wir zunächst den Handel und Verkehr der Mittelmeerländer untereinander. In Aden kommt dann der Nebenstrom des ganzen ostafrikanischen Verkehrs hinzu und der des Persischen Golfs. Wir erreichen dann die gewaltige, von Menschen wimmelnde und an Schätzen reiche Welt Vorderindiens, an das sich der australische und ostasiatische Verkehr angliedert.

Auf der Panama-Route fallen Zwischenfrachten auf der atlantischen Strecke fast ganz aus, da der amerikanische Handel und Verkehr zum größten Teil von einheimischen Unternehmern bewältigt wird. Ebenso liegen die Verhältnisse jenseits des Kanals im Pazifik. Es ist also eine weit bessere Ausnutzung der Nutzungskapazität der Schiffe auf der Suez-Route möglich. Hieraus läßt sich zweifellos auf das wirtschaftliche und handelspolische Übergewicht des Suezkanals

schließen. Die ostaustralischen nordasiatischen Häfen sind von Europa aus über Panama schneller zu erreichen, als über Suez oder Kapstadt, doch sind die Differenzen gering und spielen in der Schiffsökonomie keine so große Rolle, als Wege ohne wirtschaftswichtige Zwischenstationen. Die Etappenstationen, wie sie die kleinen Inseln im Pazifik bieten, sind zwar zur Aufnahme von Kohlen und frischem Wasser geeignet, aber, was schließlich wichtiger ist, Zwischenfrachten haben sie nicht. Die Route Hamburg-Sidney z.B. über Panama, obwohl von allen die kürzeste, wird dann eingeschlagen, wenn Voll-Ladung bis Sidney vorhanden ist. Andernfalls ziehen die Schiffe deu Weg über Suez vor[1]).

In diesem Punkte steht also der Suezweg bedeutend über dem Panamaweg. Aus diesem Grunde nehmen auch viele amerikanischen Dampfer ihren Rückweg aus dem fernen Osten durch den Suezkanal, während sie nach Ostasien den Panamakanal benutzen. Die europäische Schiffahrt hoffte zwar s. Zt. vor Eröffnung des Panamakanals auf genügend Zwischenfrachten von der Ostküste der Union her, aber nach den bis heute vorliegenden Ergebnissen hat sich diese Hoffnung nicht erfüllt. Es ist dies zunächst einmal eine Folge des Weltkrieges, durch den während seiner Dauer die Konkurrenz der europäischen Schiffahrtsgesellschaften gegenüber den amerikanischen im Kanalverkehr fast ganz ausgeschaltet war, zum andern verschafften sich die Vereinigten Staaten seit Kriegsende durch eine sehr protektionistische Schiffahrtspolitik nennenswerte Vorteile. Ein amerikanisches Gesetz bestimmt z. B., daß zur nordamerikanischen Küstenschiffahrt nur amerikanische Schiffahrtsunternehmungen zugelassen sind. Zwischenfrachten also, die auf der Route via Panama zu erhalten sind, kommen nur ganz selten und rein zufällig für die europäischen Schiffe in Frage.

Ferner ist wichtig für den Seeverkehr das Vorhandensein günstiger Bunkerstationen, die Brennstoffe zu einem billigen Preise zur Verfügung halten. Möglichst vollkommene Ausnutzung des Schiffsraumes ist eine Hauptforderung für die Seeschiffahrt, und die Ausgaben für Brennmaterial stellen

[1]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Bd. VII, S. 414 ff.

den Hauptteil der Betriebskosten eines Schiffes dar. Auf der einen Seite versperren die ungeheuren Mengen Heizmaterial, die für eine lange Seereise mitgenommen werden müssen, viel Raum, auf der andern Seite sucht der Reeder dieselben möglichst billig zu erlangen. Er meidet daher nach Möglichkeit Seewege mit wenig Bunkerstationen. In diesem Punkte stehen sich jedoch die Routen via Suez und via Panamakanal ziemlich gleichstark gegenüber. Die Suezroute sowohl hat eine Fülle von trefflichen Ladeplätzen mit Bunkerstationen, diesich in einem bestimmten Zeitraume regelmäßig folgen, und auch diesseits und jenseits des Panamakanals sind mit der Zeit unter amerikanischem Einfluß bedeutende Bunkerstationen errichtet worden, die an Zahl denen der Suezkanalrouten kaum nachstehen und Kohlen sowie Öl zu angemessenen Preisen zur Verfügung halten.

Für Segelschiffe ohne maschinelle Antriebskraft sind die beiden Kanäle nicht befahrbar.

Zum Schluß dieses Kapitels sei noch die Frage aufgeworfen. Machen die großen Überlandbahnen, hier die Pazifikbahnen, dort die Bagdadbahn und andere transkontinentale Bahnen den beiden Kanälen Konkurrenz?

Als der Panamakanal gebaut wurde, wurden viele Stimmen laut, die äußerten, der Panamakanal habe keinen großen wirtschaftlichen Wert mehr, und anderseits befürchtete man, als die Bagdadbahn gebaut wurde, sie werde dem Suezkanal viel Fracht entziehen. Beide Vermutungen sind aber nicht eingetroffen. Von Jahr zu Jahr ist der Durchgangsverkehr durch die beiden Wasserstraßen unbehindert gestiegen. Es braucht dies auch weiter garnicht wunder zu nehmen, denn der eigentliche Massengüterverkehr wählt den billigsten Weg, und das ist der Wasserweg. Wohl gibt es auch Güter, die eine Ausnahme machen, so die nichtseefähigen Waren, da sie auf der längeren Reise und viele überhaupt auf dem Seetransport an Quantität und Qualität einbüßen. Diesem Übelstande hat man jedoch durch bessere Verpackung, durch mancherlei Konservierung und durch Einrichtung von Gefrier- und Kühlräumen auf den Schiffen abzuhelfen gewußt. Der Schnellverkehr, d. i. der Personen- und Postverkehr,

wählt die schnellere und kürzere Überlandverbindung, selbst wenn sie höhere Kosten verursacht. Dieser war aber von jeher so gering, daß, soweit ein Abgang an den Bahnverkehr stattgefunden hat, von einer ernsthaften Konkurrenz der genannten Bahnen nicht die Rede sein kann. In Betracht kommen könnte allenfalls für den Panamakanal die Tehuantepecbahn. Sie wurde 1907 von den Engländern erbaut und hat im Weltverkehr große Bedeutung erlangt, zumal deren Endpunkte von den Segelschiffen bequem erreicht werden können. Die Bahn stellt eine noch kürzere Verbindung vom Atlantik nach der Westküste Amerikas und nach Ostasien her. Die Reise New-York-Hongkong z.B. wird über Tehuantepec um 1150 Sm. gegenüber der Panamaroute verkürzt. Dies bedeutet eine Zeitersparnis von vier Tagen, und sie ist groß genug, um die Kosten des zweimaligen Umladens von Waren in Kauf zu nehmen. Nun ist aber seit Jahren die Bahn fast ganz in amerikanischen Händen, und den Amerikanern ist daran gelegen, daß die Bahn den Schiffahrtslinien nicht zuviel Fracht entzieht.

Umgekehrt aber machen die beiden Kanäle den Bahnen Konkurrenz. Besonders stark beklagen sich die Pazifikbahnen, die Transitgebühren des Panamakanals seien zu niedrig. In der Tat hat der Frachtverkehr auf den nordamerikanischen Bahnen seit Eröffnung des Kanals erheblich nachgelassen. Auch einen großen Teil der Postbeförderung hat der Panamakanalverkehr an sich gerissen; der Grund dafür ist aber darin zu suchen, daß die amerikanische Regierung einen regelmäßigen Postdampferverkehr über Panama eingerichtet hat, dem fast die gesamte amerikanische Post nach dem Westen, die vorher den Bahnen zugute kam, zugeleitet wird[1]).

Die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Kanäle als nationale Verkehrswege.

Beide Kanäle haben außer der rein weltwirtschaftlichen Bedeutung auch noch eine volkswirtschaftliche im engeren Sinne. Den meisten Ländern nämlich kommt das Vorhandensein der beiden Wasserstraßen mittelbar, d.h. über den

[1]) Weltwirtschaftliches Archiv, a.a.O.

Weltverkehr, zustatten, einigen jedoch direkt, und diese ziehen heute wie früher besondere Vorteile aus ihrem Vorhandensein. Dabei denke ich in erster Linie an die beiden Länder, durch deren Gebiete die beiden Kanäle ihren Weg nehmen — hier an Ägypten und dort an Panama — und dann an die Länder, die durch den Bau der Wasserstraßen gewissermaßen einheitliche Küstenlinien erhielten. Den Durchzugs-Ländern kommt der Bau der Wasserstraßen als Rationalisierungsmaßnahme des nationalen Verkehrs zugute. Der Suezkanal bietet für die zuletzt genannten Länder kein nennenswertes Beispiel, dafür aber umsomehr der Panamakanal, und zwar: Columbien, Mexiko und die Vereinigten Staaten von Amerika.

a) Die Kanäle und die Durchzugsgebiete.

Über den Suezkanal und Ägypten lesen wir in K. Andrees „Geographie des Welthandels" (Bd. II, Ausg. 1912): „Durch die neue Weltstraße ward in erster Linie das Antlitz des asiatisch-afrikanischen Isthmus sehr verändert, indem aus traurigster Landöde Ortschaften, sogar Baumanlagen, hervorgezaubert wurden, denen der Süßwassergraben die Möglichkeit des Bestehens gab, der Salzflutkanal die Garantie des Bestandes. Ganz Ägypten gewann, indem ein frischer Zug hereinwehte, der durch die Nähe des europäischen Beispiels belebend wirkte und das Geld ins Rollen brachte. Aus einem Winkelstaat war jetzt ein Durchzugsland geworden, mit das wichtigste der Erde, im Besitz des jungen Seeweges ein hochbedeutender politischer Faktor". Sehr verdient machten sich die Engländer durch eine großzügige Verbesserung der inneren Verkehrsverhältnisse. Einmal bauten sie ein großes Kanalnetz, zum anderen ein engmaschiges Netz von Bahnen. Die Schienenstränge ziehen sich von Kairo aus durch das ganze Land, wachsen in immer entferntere Gebiete hinein, wodurch die Waren des Hinterlandes in das Kanalgebiet gezogen werden. Ihre Entstehung war die erste Auswirkung des Kanalbaues, dessen Beginn ein entscheidendes Moment in der Wirtschaft Ägyptens war. Port Said, das erst vor wenig mehr als einem halben Jahrhundert von Lesseps ge-

gründet wurde, ist heute einer der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte der Welt. Auch Suez hat einen starken Aufschwung genommen, doch ist es im Verhältnis zu Port Said weit zurückgeblieben, was auf seine ungünstige klimatische Lage zurückzuführen ist.

Auch auf der mittelamerikanischen Landenge hat die neue Wasserstraße viel Gutes im Gefolge gehabt. Gleich mit Beginn der Kanalarbeiten nahm die Union im Kanalgebiet eingehende Bodenuntersuchungen vor und ließ das Land in Kultur nehmen. Die über den ganzen Isthmus verbreiteten Urwälder wurden zum großen Teil gerodet und an deren Stelle wertvolle Plantagen eingerichtet. So hat sich der Tabak-, Bananen- und Rohrzuckeranbau gut entwickelt. Viehzucht und Getreidebau verzeichnen Fortschritte. Sehr hervorzuheben ist, was die Amerikaner an Maßnahmen getroffen haben, um die hygienischen Verhältnisse zu heben. Vor dem Bau des Kanals war das Land gesundheitlich sehr schädlich und infolgedessen dünn bevölkert. Man nannte ehemals dies Gebiet das „Grab des weißen Mannes". Mit dem Kanalbau setzte ein heftiger Kampf gegen die Krankheitsherde und -träger ein. Die Vereinigten Staaten beschäftigten dauernd 1 500 Mann, die „fiever brigade" zur Ausrottung der Fieberherde im Kanalgebiet. Mit den neuesten Errungenschaften der Medizin ausgestattete Hospitäler wurden errichtet, Wasserleitungen angelegt, die filtriertes Trinkwasser aus meilenweiter Entfernung herbeischafften, denn die bisherige mangelhafte Wasserversorgung trug viel zur Verbreitung der Krankheiten bei. Nicht weniger wurde gesorgt für die Wohnstätten. In geradezu trostlosem Zustand fanden die Amerikaner Panama und Colon vor. Sie bauten sanitäre Anlagen, ließen die Straßen pflastern und führten neue Bauten aus. Ebenso waren bis dahin eine Industrie oder einschlägige Gewerbearten fast gar nicht vorhanden. Mangel an Kohlen und geringe Neigung der Bevölkerung zu industrieller Betätigung mögen wohl die Hauptursachen gewesen sein. Jetzt entstanden neue Gewerbearten und Verdienstmöglichkeiten im ganzen Land und besonders im Kanalgebiet. Das Wesen des amerikanischen Geschäftsmannes hielt mit ihm seinen

Einzug in die vorher trostlose und verarmte Landschaft. Heute kann man nicht mehr von dem verrufenen Panama sprechen, und immer wieder liest man in Reiseberichten von der gewaltigen Kulturarbeit, die von den Amerikanern im Anschluß an den Kanalbau in Panama geleistet wurde und die die Landbrücke zu einer Weltverkehrszentrale machte.

b) Die Wirtschaftsgebiete, deren Küstenlinien vereinheitlicht und Küstenentfernungen zur See bedeutend verringert wurden.

Für diesen Punkt kämen zunächst wieder in Betracht die Staaten, durch deren Gebiet die Wasserstraßen ihren Lauf nehmen: Ägypten einerseits und Panama anderseits. Außer Ägypten bietet der Suezkanal hierfür kein Beispiel mehr. Anders jedoch der Panamakanal. Drei Staaten sind es, die besondere wirtschaftliche Vorteile aus dem Bestehen des Kanals ziehen: Columbien, Mexiko und die Vereinigten Staaten. An erster Stelle stehen die Vereinigten Staaten, die von dem Panamakanal am meisten begünstigt werden, und nur auf ihre Stellung zum Panamakanal soll im folgenden näher eingegangen werden.

Der Panamakanal hat in diesem Punkte große Ähnlichkeit mit dem deutschen Kaiser-Wilhelm-Kanal. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal wurde von Deutschland als nationales Werk zu allermeist aus strategischen Gründen errichtet. Er schuf eine einheitliche Küstenlinie, und die deutsche Kriegsflotte kann nötigenfalls in kürzester Zeit auf dem Kanalwege in die Ost- oder Nordsee gelangen. Deutschlands Seemacht wurde schlagfertiger, und der weite an Untiefen reiche und sehr gefährliche Weg durch das Kattegat überflüssig. Zu dem strategischen Wert des Kaiser-Wilhelm-Kanals für Deutschland kommt noch die volks- und weltwirtschaftliche Bedeutung. Letztere ist jedoch mehr eine angenehme Begleiterscheinung, während die volkswirtschaftliche Bedeutung des Kanals für Deutschland hoch zu veranschlagen ist. Die wirtschaftlichen Verbindungen des Ostens und des Westens Deutschlands wurden enger und lebhafter. Die Produkte des Ostens kommen jetzt preiswerter auf die Märkte des west-

deutschen Industriegebietes und umgekehrt finden jetzt erst die Industrieprodukte aus Westfalen und Rheinland leichter und billiger ihren Weg nach den deutschen Ostseeländern. Der Tausch der landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Ostens gegen die industriellen des Westens nahm in raschem Lauf zum Nutzen der deutschen Wirtschaft an Umfang zu. Vor allem gelang es der westdeutschen Industrie, in einen siegreichen Wettbewerb mit den englischen Importeuren zu treten. Letztere belieferten bis dahin infolge ihrer günstigeren Lage zu den Ostseegebieten hauptsächlich die dortigen Märkte mit den englischen Industriewaren, wogegen die deutsche Konkurrenz nur schwer ankommen konnte.

Der Panamakanal nun hatte auf dem amerikanischen Kontinent Ähnliches zur Folge.

Der Panamakanal und die amerikanische Volkswirtschaft.

Werfen wir heute einen Rückblick auf die Geschichte der wirtschaftlichen Entwicklung der U.S.A., so ist es erstaunlich, festzustellen, in welch kurzer Zeit sich die Vereinigten Staaten von Amerika aus einem unbedeutenden Agrarland zu einem mächtigen Industrie- und Handelsstaat entwickelt haben. Drei große Etappen kann man unterscheiden.

Die erste Etappe umfaßt die Zeit 1815-1865. Das Innere des Landes wird, da eine steigende Einwanderung aus Europa eingesetzt hat, und da fruchtbares und billiges Land reichlich zur Verfügung steht, in zunehmendem Maße okkupiert und der Wirtschaft erschlossen.

Die zweite Etappe beginnt mit der Beendigung des Bürgerkrieges und dauert von 1865-1890. In diese Periode fällt eine starke Zunahme der Bevölkerung und bei der guten Ausstattung mit natürlichen Produktionsbedingungen ein großartiger Aufschwung von Handel und Industrie.

Die dritte Periode umfaßt die Zeit von 1890 bis heute. Die amerikanische Industrie bildet sich in dieser Zeit zur Ausfuhr aus. Sie greift, da der innere Markt gesättigt ist, die Exportinitiative. Die Wendung vom Kapitaleinfuhr- zum Kapitalausfuhrlande, die sich in den 90er Jahren vorbereite-

te, brachte der Weltkrieg vollkommen zustande. Unter dem Schutze des Weltkrieges gelang es der Union, ihre Weltgeltung zu erweitern und zu festigen. Amerika wurde aus einem Schuldnerland zu einem Gläubigerland, es wurde der große Kapitalverleiher, New-York der erste Kapitalmarkt der Welt. Nach Berichten des Wirtschaftsdienstes betrugen die amerikanischen Kapitalanlagen im Ausland Ende 1927 insgesamt rund 15 Milliarden Dollar. Interessant ist festzustellen, in welcher Form das Kapital in die einzelnen Länder abgeflossen ist, ob als Anleihe oder als direkte Beteiligung in industriellen Werten und Unternehmungen. Danach sind die Kapitalbeleihungen in Form von Anleihen am größten in Europa. In allen übrigen Ländern, Kuba, Mexiko, Zentralamerika, Südamerika, Canada und Asien herrscht die direkte Beteiligung an industriellen Werten und Unternehmungen vor. —

Der Außenhandel der Vereinigten Staaten hat sich besonders in den Jahren 1913-1925 entwickelt. Es betrug in Millionen Mark:

	1913	1925	1926
die Einfuhr	7525,3	17751,7	18609,7
die Ausfuhr	10427,9	20621,4	20196,3

In den Jahren vor dem Kriege gingen zwei Drittel der Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Europa, 1926 weniger als die Hälfte. Vor dem Kriege kam fast genau die Hälfte der amerikanischen Einfuhr aus Europa, 1926 betrug die Einfuhr aus Europa weniger als ein Drittel. Die absoluten Zahlen der Ein- und Ausfuhrwerte nach oder von Europa sind zwar gegenüber 1914 um das Zwei- bis Zweieinhalbfache gestiegen, relativ jedoch zum Gesamthandel Amerikas ist die Bedeutung Europas sowohl für die Vereinigten Staaten, wie auch für den Rest der Erde gesunken. Asien und Lateinamerika spielen jetzt in den Handelsbeziehungen der Union die herrschende Rolle. Der amerikanische Einfluß in Ostasien und Australien ist überragend geworden, ja, selbst in Westasien und Afrika verspürt Europa die amerikanische Konkurrenz. Von Asien bezogen die Vereinigten Staaten 1925/26 schon Güter im Werte von einigen hundert Milli-

onen Dollar mehr als von Europa. In Bezug auf Seide — 50% des japanischen Exportes an Seide und Seidenwaren nimmt die Union auf! — und Gummi ist Asien für die U.S.A. ein größerer Lieferant als alle Länder Europas, und Lateinamerika wird, wenn der gegenwärtige Zug so fortdauert, Europa bald an die dritte Stelle schieben.

Die Einfuhr[1]):	1914	1924 aus der Union
Chinas kam zu	7,0%	18,4%
Japans „ „	16,2 „	27,4 „
Holl. Indien „ „	2,0 „	6,6 „
Philippinnen „ „	49,0 „	56,8 „
Neuseelands „ „	10,4 „	16,1 „
Australiens „ „	13,4 „	24,6 „

Die Ausfuhr[2]):	1914	1924 nach der Union
Chinas ging zu	11,5%	13,1%
Australiens „ „	4,9 „	5,9 „
Japans „ „	33,2 „	41,5 „
Holl. Indiens „ „	2,1 „	9,5 „
Philippinnen „ „	50,3 „	72,2 „
Neuseelands „ „	3,9 „	6,2 „
Chiles „ „	28,0 „	43,0 „
Perus „ „	34,8 „	33,4 „
Columbiens „ „	55,0 „	80,9 „.

Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten nach Südamerika hat sich in den Jahren 1913-20 im Werte rund vervierfacht, die Einfuhr aus diesen Gebieten verdoppelt. Ebenso hat sich die Gesamtausfuhr der Union nach Mittelamerika in demselben Zeitraum nahezu versechsfacht, die Einfuhr etwa verdreifacht.

Die eben geschilderten Verhältnisse lassen den klaren Schluß zu, daß es der Union durch die neue Verkehrsstraße, allerdings unter der Gunst des Weltkrieges, gelang, die Waren aus dem Orient, die früher über London, Amsterdam und andere europäische Häfen nach New-York kamen, auf direktem Wege zu importieren, daß die starke Umstellung der vereinsstaatlichen Außenhandelsbeziehungen, deren Festi-

[1]) u. [2]) Nach „Statistical Abstract of the United States", 1925.

gung und Eingliederung in die Volkswirtschaft lediglich auf den Panamakanal zurückzuführen ist.

Die südamerikanischen Staaten bezogen vor dem Kriege aus England und Deutschland zusammen ungefähr die gleiche Menge Waren wie aus den Vereinigten Staaten. Südamerika kaufte nämlich 1913 von den Vereinigten Staaten Güter im Werte von Dollar 323 832 000, von England für Dollar 270 223 000 und von Deutschland für Dollar 187 197 000; schon im Jahre 1926 waren die entsprechenden Zahlen folgende: Dollar 836 592 000 für die U.S.A., Dollar 295 965 000 für England und Dollar 189 965 000 für Deutschland. Die Vereinigten Staaten haben also in Lateinamerika ihre europäischen Konkurrenten stark überflügelt. Mexiko, Westindien und die zentralamerikanischen Staaten bringen 70 % ihrer verschifften Waren in den Vereinigten Staaten unter.

Aber nicht bloß die Außenhandelsbeziehungen haben seit der Eröffnung des mittelamerikanischen Kanals eine wesentliche Erweiterung und Vertiefung zum Nutzen der amerikanischen Volkswirtschaft erfahren, nein, auch Handel und Verkehr der Ozeanküsten der Vereinigten Staaten untereinander sind seitdem um vieles lebhafter geworden. Die Ostküste sowie die Westküste der Union haben in jeder Richtung große Vorteile aus dem Kanal gezogen, denn die Güter dieser Produktionsgebiete können jetzt leichter und billiger im gegenseitigen Verkehr getauscht werden. Näher auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse einzugehen, scheint mir nicht nötig, man braucht nur die Panamaverkehrsstatistik in die Hand zu nehmen und zu sehen, wie groß der sog. nordamerikanische Küstenverkehr in den einzelnen Betriebsjahren gewesen ist, um die Überzeugung zu gewinnen, daß der Panamakanal für das Wirtschaftsleben der Union besonders große Vorteile gebracht haben muß. Der Küstenverkehr ist danach sehr bedeutend. Stellt man daneben die Gesamtverkehrsziffern des Panamakanals, so kommt man zu der Feststellung, daß der Anteil des nordamerikanischen Küstenverkehrs an Gewichtstons im Verhältnis zum gesamten Kanalverkehr in den Jahren 1921-26 von rund 9 % auf etwa 40 % gewachsen ist. Zurückzuführen ist diese Er-

scheinung einerseits auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der pazifischen Wirtschaftsgebiete der Union, anderseits auf die protektionistische Einstellung der amerikanischen Küstenschiffahrtspolitik.

Soweit die Vorteile, die der Panamakanal der amerikanischen Volkswirtschaft gebracht hat. In erster Linie und fast nur wurden von der günstigen Auswirkung des Panamakanals berührt die dem Meere zugelegenen Gebiete und die Schiffahrt. Anders aber steht es um die meerfernen, dem Verkehr abgewandten und zentralgelegenen Teile Nordamerikas. Deren Wirtschaft, Landwirtschaft und Industrie litten sehr unter den niedrigen Schiffsfrachtgebühren und unter der Konkurrenz, die ihnen jetzt nach Eröffnung des neuen Wasserweges auf den östlichen und westlichen Märkten bereitet wurde. Landwirtschaft und Industrie zwischen den Alleghennies und den Rocky-Montains mußten zusehen, wie sich der Osten und Westen Nordamerikas den Panamakanal zunutze machten und wie ihnen die Absatzmöglichkeiten von ihren eigenen Landsleuten genommen wurden. Schon seit langem hallt in den amerikanischen Zeitungen der „Schrei nach Wasserstraßen“ wider, doch erst in neuester Zeit scheint das Projekt eines großzügig angelegten Binnenschiffahrtsnetzes greifbare Gestalt anzunehmen, damit einmal die Landwirtschaft billigere Düngemittel beziehen kann und dann die verloren gegangenen Märkte wieder zurückerobert werden können.

Eine weitere ungünstige Auswirkung des Panamakanalverkehrs hat sich in dem Betrieb der großen nordamerikanischen Transkontinentalbahnen bemerkbar gemacht. Die Entwicklung der Eisenbahngesellschaften war bis zu dem Jahre 1910 eine sehr gute. Die einzelnen Unternehmungen wuchsen ins Riesenhafte, und ungeheure Gewinne wurden erzielt. Jetzt war gewissermaßen der Höhepunkt erreicht, und es zeigt sich von nun ab eine rückläufige Entwicklung. Der scharfe Konkurrenzkampf brachte die Schaffung von Parallelzügen und eine starke Unterbietung in den Frachtsätzen. Kurzum das bestehende Eisenbahnmonopol war gebrochen, die Frachtsätze sanken, und die Gewinne wurden kleiner.

Eine wirkliche Gefahr für die Eisenbahnen entstand dann durch die Eröffnung des Panamakanals und nicht zuletzt durch die Motorisierung des Verkehrs. Mit Recht sah man voraus, daß der Kanal den Verkehr auf den großen nordamerikanischen Pazifikbahnen ungünstig beeinflussen werde.

Bereits 1915 lagen Anzeichen vor, daß die den Panamakanal benützenden Dampfschiffslinien den transkontinentalen Bahnen Konkurrenz bereiteten. Die Frachteinnahmen bestimmter Eisenbahnen, und zwar der Union-Pacific, der Great-Northern- und Southern-Pacific waren erheblich zurückgegangen. Eine Menge Güter war gegenüber den Vorjahren ausgeblieben. Mit dem Eintritt der Union in den Krieg, der einen Übergang der Verwaltung und Kontrolle des Betriebes der Eisenbahnen an den Staat brachte, trat eine Besserung infolge des Heeresguttransportes in der Lage der Eisenbahnen ein. Zwei Jahre nach dem Kriege, am 1. März 1920, wurde die Bundes-Kontrollverwaltung, die 1917 eingeführt wurde, wieder aufgehoben. Sofort setzte wieder ein scharfer Wettbewerb ein, und neue Klagen werden seitdem vernommen. Einerseits wurden wieder Linienagenturen und Parallelzüge geschaffen, anderseits machte sich die Konkurrenz der durch die „Merchant Marine Act" begünstigten Küstenschiffahrt erneut fühlbar. Da berief zum Januar 1924 der Präsident der Handelskammern der Vereinigten Staaten die „Transportation-Conference" nach Washington ein, die sich mit der Lösung der Eisenbahnfrage befassen sollte. Sechs Ausschüsse leisteten die Vorbereitungsarbeiten und erstatteten Bericht über die Ergebnisse. Dabei wurde festgestellt, daß wohl ein ernstes Eisenbahnproblem durch das starke Anwachsen des Küstenverkehrs via Panamakanal entstanden sei, da die Schiffsfrachtsätze verhältnismäßig niedriger seien als die der Eisenbahnen, zu bedenken sei aber auch, daß der Automobilverkehr auf den großen Autofernstraßen große Teile des Gütertransportes an sich gerissen habe. Das Hauptproblem, das zu lösen sei, sah man allerdings weniger in einer allgemeinen Herabsetzung der Frachtsätze, als vielmehr in der Notwendigkeit der Aufstellung einheitlicher Tarifsätze. Nur den transkontinentalen Bahnen

erkannte man das Recht einer Herabsetzung der Tarife zu, um nicht noch mehr Fracht an die Küstenschiffahrt abgeben zu müssen[1]).

Der Panamakanal und die amerikanische Schiffahrt.

Da die Seeschiffahrtspolitik ein wichtiger Zweig der Außenhandelspolitik ist, braucht es nicht wunderzunehmen, daß in den 90er Jahren, als die Union anfing, an den internationalen Händeln teilzunehmen, das Interesse für die Hochseeschiffaht wuchs. Die Besiedlung des Innern und des Westens hatte ihr Ende erreicht, und mit der beendigten Okkupation des eigenen Landes wandte man das Augenmerk nach außen, vor allem wollte man auf dem amerikanischen Kontinent eine dominierende Stellung einnehmen und in die Reihe der Großstaaten aufrücken. Große Eisenbahnlinien hatten inzwischen die Hafenplätze der Ost- und Westküste der Union untereinander verbunden, und der Wunsch kam auf, die über den ganzen Kontinent sich erstreckenden Eisenbahnlinien nach beiden Seiten hin über die Ozeane hinaus zu verlängern. Dies war aber nur mit Hilfe einer leistungsfähigen Flotte möglich.

So wurde man wieder aufmerksam auf die Bedeutung einer starken Flotte und, da die Interessengebiete einer aufkeimenden Kolonialpolitik von vornherein auf dem Stillen Ozean resp. in Mittel- und Südamerika lagen, im Zusammenhang hiermit auf die beschleunigte Durchführung des Baues eines ihnen gehörigen mittelamerikanischen Kanals. Dies sah man noch als das einzig mögliche Mittel an, wodurch es gelingen könne, England eine gleichgroße und leistungsfähige Flotte gegenüberzustellen. Nach der Ersetzung des Clayton-Bulwervertrages durch den Hay-Pauncefotevertrag im Jahre 1901 war die Bahn frei für den Ausbau und das gedeihliche Wachsen einer starken Handels- und Kriegsflotte. Eine fieberhafte Tätigkeit entfaltete man nach Inangriffnahme der Kanalarbeiten, um das Interesse für die Hochseeschiffahrt zu steigern.

[1]) Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Köln, 1925.

Der Erfolg blieb nicht aus. Kurz vor der Eröffnung des Panamakanals kam im Jahre 1912 das sog. Panamakanalgesetz zustande, das eine entscheidende Wendung in der amerikanischen Schiffahrtspolitik und in der Entwicklung der Seeschiffahrt bedeutete. Die Hauptbestimmungen dieses Gesetzes waren folgende:

1. Amerikanische, in der Küstenschiffahrt[1]) beschäftigte Schiffe sind von der Zahlung der Kanalgebühren befreit.
2. Schiffen, die im Besitz von Eisenbahngesellschaften sind, oder Personen oder Verbänden gehören, die gegen die Bestimmungen des Shermanschen Antitrustgesetzes verstoßen, ist die Durchfahrt durch den Kanal verboten.
3. Als amerikanische Schiffe können künftig auch im Ausland gebaute Schiffe registriert werden, falls sie nur Amerikanern gehören und nicht in der Küstenschiffahrt beschäftigt sind (seit 1793 durften nämlich nur im Lande erbaute Schiffe unter amerikanischer Flagge fahren).
4. Alle im Ausland hergestellten Materialien, die für den Bau von Schiffen oder für die Ausbesserung in Amerika gebauter Schiffe nötig sind, ferner alle Materialien zur Ausrüstung und Ausstattung der Schiffe oder zum Bau oder zur Ausrüstung ihrer Maschinen dürfen zollfrei eingeführt werden.

Mit diesem Gesetz waren die größten Hindernisse, die der amerikanischen Schiffahrt bisher im Wege standen, beseitigt, und es setzte auf allen Werften eine gesteigerte und fieberhafte Tätigkeit ein. Das Panamakanalgesetz, das in den §§ 1 und 2 den Interessen fremder Staaten und der nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften zuwiderlief, blieb aber nicht in der ursprünglichen Fassung bestehen. England erhob nämlich, von den Eisenbahngesellschaften unterstützt, Einspruch gegen diese beiden Bestimmungen. Einer erstmaligen Zurückweisung derselben folgte dann aber von Seiten des Präsidenten Wilson sofort nach seinem Amtsantritt die Aufhebung der beiden Paragraphen. Dadurch wurde aber die aufwärtsstrebende Entwicklung im Schiffbau und in der Schiffahrt nicht aufgehalten, zumal der Panamakanal seiner

[1]) Gemäß einer Verfügung vom 16. 11. 1912 war als Küstenschiffahrt auch die Verschiffung nach Portorico, der Kanalzone und den Philippen anzusehen; am 23. 11. 1912 erfolgte ihre Aufhebung

Vollendung entgegenging. Im Juni 1914, unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges, hatte sich die amerikanische Flotte mit 2128731 B.R.T. den dritten Platz in der Welthandelsflotte erobert.

Die amerikanische Flotte war bis Kriegsende etwa um das Vierfache gewachsen. Nunmehr setzte wieder im internationalen Handelsverkehr die ausländische Konkurrenz auf der ganzen Front ein. Diesem Ansturm waren jedoch die amerikanischen „Kriegskinder" nicht gewachsen. Die Folge davon war der Übergang zu einer stark protektionistischen Schiffahrtspolitik. Am 6. Juni 1920 wurde ein Gesetz, die Jones-Shipping-Bill, offiziell „Merchant-Marine-Act" genannt, durchgebracht, das im wesentlichen folgendes bestimmte:

1. Einsetzung eines Schiffahrtsamtes, das die Staatsschiffe verkaufen und sonstige die amerikanische Schiffahrt fördernde Maßnahmen treffen soll.
2. Die Beförderung der Post von der Ost- zur Westküste soll soweit wie möglich durch amerikaniche Schiffe geschehen, und für Waren, die von amerikanischen Schiffen ein- oder ausgeführt werden, sollen Vorzugseisenbahntarife gewährt werden.
3. heißt es wörtlich in Art. 21: „mit Geltung vom 1. Februar 1922 wird das Gesetz über die Küstenschiffahrt auf die Inseln und Besitzungen der Vereinigten Staaten ausgedehnt", und in Art. 22: „Ausländische Schiffe werden von der Küstenschiffahrt ausgeschlossen" [1]).

Mit diesem Gesetz hatte die amerikanische Schiffahrtspolitik ihren Höhepunkt erreicht. Amerikas Handelsflotte, die bis kurz nach dem Kriege ins Riesenhafte gewachsen war, vermochte unter seinem Schutze die auf dem internationalen Frachtenmarkt sich infolge Unterbietung in den Frachtsätzen krisenmäßig auswirkende Konkurrenz der bis dahin zum großen Teil ausgeschalteten europäischen Flotten besser zu überstehen. In der eigentlichen Überseeschiffahrt mußte sie zwar ein gut Teil Frachtfahrten an diese abtreten, wußte aber den erreichten Bestand an Tonnage durch Forcierung seiner Schiffahrt auf dem amerikanischen Kontinent bezw. nach West- und Südamerika annähernd zu er-

[1]) Jahrbuch des norddeutschen Lloyd, Ausgabe 1920/21, S. 23 ff.

halten. Im Jahre 1924 betrug der Anteil der amerikanischen Handelsschiffe am Überseeverkehr ihres Landes 43,6% gegenüber 10% im Jahre 1913 [1]).

Nach den vorangegangenen Ausführungen dürfte nicht schwer zu erkennen sein, daß der Panama- wie der Suezkanal wohl eine große internationale Bedeutung erlangt hat, daß aber diese in den Schatten gestellt wird von der großen nationalen Bedeutung des Kanals für die U.S.A.

Die Kanäle als Machtmittel.

a) Der Panamakanal und die auswärtige Politik der U.S.A.

Die erste praktische Auswirkung der Entwicklung zur außenpolitischen Betätigung der U.S.A. sehen wir in den Kriegen mit Spanien und in dem Hinausgreifen über See nach Mittelamerika und dem Stillen Ozean. Mit dem Gewinnen von überseeischen Besitzungen und Vasallenstaaten tritt die Union in die Weltpolitik ein. Diesen Vorgängen schließt sich die baldige bedeutungsvolle Errichtung der Suprematie über Panama an.

Doktor Hoffmann, Berlin, schreibt, im „Nauticus" Jahrg. 1926 im Artikel „Wirtschafts- und Machtpolitik" über die Vereinigten Staaten, daß die amerikanische Außenpolitik in zwei Richtungen verlaufe: in der Nordsüdrichtung, die man als „Panamerikanismus" bezeichnet, und in der Ostwestrichtung, die in der alten Form der Besiedlung des Westens eine Überlandrichtung war, um bei ihrem Hinaustritt auf das Meer zu einem pazifischen Herrschaftsgedanken mit gradliniger Richtung auf Ostasien zu werden. Durch den Panamakanal, der eine raumpolitische Idee von hemisphärischem Ausmaß enthält, tauschen beide Richtungen ihre Energiemöglichkeiten zur Einheit des Handelns aus. Bestimmt wird dieses politische Handeln der Union von der dogmatischen Charakter tragenden Botschaft Monroes. Ohne Monroedoktrin wäre auch die panamerikanische Idee nur Stückwerk und der amerikanische Expansionsdrang wäre nicht über ein Jahr-

[1]) Wirtschaftsdienst 1927, S. 228/30, S. 570, S. 836.

hundert in der immer gleichen Entwicklungsrichtung verharrt geblieben.

Die Monroedoktrin „ist ein diplomatischer Leitsatz". Sie ist nach K. Strupp [1]) der rote Faden der amerikanischen Politik und läßt sich auf zwei knappe Formel bringen: 1. Desintéressement in den europäischen Angelegenheiten, 2. Verbot der Einmischung europäischer Staaten in die Angelegenheiten Gesamtamerikas. Dem Inhalte nach umschließt sie die politischen Gedanken Washingtons, der vor der Verstrickung in europäische Alliancen warnte, und Jeffersons, der davon sprach (1793), daß Amerika binnen kurzem die Ziehung einer Teilungslinie zwischen den beiden Hemisphären werde verlangen müssen, der Hemisphäre der Gewaltherrschaft und des Kanonendonners und der Hemisphäre des Friedens und der Freiheit.

Vor etwa 100 Jahren wurde die Monroedoktrin aufgestellt, und sie hat im Verlaufe des Jahrhunderts auf die amerikanische Politik einen gewaltigen Einfluß ausgeübt. Oft ist sie als diplomatische Waffe für reine Vorteilspolitik der Vereinigten Staaten benutzt worden, hat sich demzufolge vielfach verändert, wurde zusammengezogen und wieder ausgedehnt. Präsident Roosevelt schrieb 1896 „Die Monroe-Lehre darf nicht von einem rein wissenschaftlichen Standpunkt aus betrachtet werden. Sie ist ein allgemeines politisches Grundprinzip" [2]). Erwähnt seien auch die Worte des Staatssekretärs Hay, der sagte: „Die Monroe-Doktrin ist alles das, was das amerikanische Volk irgendwann, zu irgendwelchem Zweck aus ihr hat machen wollen".

Gleiches Alter mit der Monroelehre hat die „panamerikanische Idee", schlechtweg „Panamerikanismus" genannt. Als Vater des Gedankens ist der nordamerikanische Staatsmann Henry Clay anzusehen, der im Jahre 1820, als der Prozeß der Unabhängigkeitsbewegung der lateinischen Staaten Süd- und Mittelamerikas seinem Abschluß nahe war, es als seine Lieblingsidee bezeichnete, „einen Freiheitsbund zu gründen, der alle Völker von der Hudsonbei bis zum Kap

[1]) K. Strupp, Handbuch des Völkerrechts „Monroedoktrin".

[2]) v. Liegnitz, Die nordamerikanische Großmacht, Berlin 1909.

Horn vereinigte". Ihr Ziel ist, wie gesagt, die Schaffung eines panamerikanischen Friedensbundes, welcher auf den Grundgedanken der Wirtschaftssolidarität und des Schiedsgerichtswesens gestellt den gemeinsamen Interessen aller amerikanischen Staaten dienen soll. Diesen Zweck verfolgen auch die seit 1889 abgehaltenen panamerikanischen Kongresse. Aus den dort gefaßten Resolutionen gingen die verschiedensten Gesellschaften und Büros hervor, die in obigem Sinne wirken [1]).

Der Panamerikanismus ist also als glückliche Ergänzung der Monroedoktrin anzusehen. Auf der einen Seite hieß es „los von Europa"!, auf der andern Seite „Zusammenschluß zu einem Panamerika auf völkerrechtlicher Grundlage". Seit dem Weltkriege haben die panamerikanischen Bestrebungen auf dem ganzen Kontinent festere Formen angenommen. Hierher gehören Vereinbarungen wie „die Panamerican Monetary Convention", „die Panamerican Financial Conference" usw.

Monroelehre und die panamerikanische Idee, beide proklamiert von frührenden Staatsmännern der U.S.A., erhielten durch den Kanal eine mächtige Stütze. Jetzt war es der Union möglich, ihre wirtschaftliche und kulturelle Position in Mittel- und Südamerika zu erweitern und zu vertiefen und, was noch wichtiger ist, jetzt war die Möglichkeit geschaffen, im Notfalle die Machtmittel in den Dienst der Wirtschaft und Politik zu setzen.

Durch den Panamakanal erhielten weiterhin eine mächtige Förderung und Stärkung Politik und Beziehungen der Vereinigten Staaten nach den obengenannten ostasiatischen Konkurrenzgebieten und den Südseeinseln. Die pazifische und transpazifische Politik der Vereinigten Staaten ist schon sehr alt. Sie gehört zu den ältesten politischen Betätigungen der Union und geht zurück bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrh. Die Bindungen waren zunächst wirtschaftlicher Art. Seit den 90er Jahren zeigte sich die Union nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch als pazifische Großmacht. Auf die Annexion von Hawai 1893 folgen 1895 die Venezuela-Konflikte, 1898 im Spanischen Krieg der Erwerb Por-

[1]) K. Strupp, a. a. O.

toricos, der Philippinnen und Guams, 1899 gelangt Amerika in den Besitz eines Teiles der Samoainseln. Damit war die Brücke nach Ostasien geschlagen, wo die amerikanischen Interessen bedeutenden Umfang angenommen hatten. Ihre Vollendung erfuhr sie durch den Bau des Panamakanals. Jetzt konnten amerikanische Schiffe auf dem billigen Wasserwege die Erzeugnisse der Union in Massen über den Pazifik nach Asien befördern. Genügend Flotten- und Kohlenstationen wurden unterwegs eingerichtet, damit die Schiffe mehr Nutzlast als früher hereinnehmen konnten, und von der Endstation Philippinen aus werden die Güter nach den Bedarfsgebieten China, Japan und Australien verteilt. In China hat die Union ihre Stellung seit dem Weltkriege ungeheuer verstärken können. Der zu Washington abgeschlossene Neun-Mächtevertrag läuft praktisch darauf hinaus, daß China den Amerikanern überlassen ist; an chinesischen Anleihen soll nämlich jede Vertragspartei in gleicher Höhe beteiligt werden, und da die Beträge, die die finanziell Schwächeren nicht unterbringen können, dem Leistungsfähigeren zufallen, so ist damit Amerika tatsächlich der Bankier und finanzielle Vormund Chinas. Alle pazifisch-politischen Aktionen der Vereinigten Staaten seit den 90er Jahren, insbesondere der Bau des Panamakanals sind aber nicht allein aus dem Grunde geschehen, die Handels- und Kulturbeziehungen der Union nach Ostasien zu verdichten und zu festigen oder gar, um die Asiaten mit Industriewaren hinreichend zu versorgen, nein, die wichtigste Rolle spielt der Kanal im Kampf gegen die japanische Konkurrenz und den japanisch-asiatischen Ausbreitungsdrang.

Japan trat 1895 nach einem siegreichen Krieg gegen China in den Wettbewerb in Asien und um die Vorherrschaft im Stillen Ozean ein. Es gewann im Friedensschluß die früher von den Amerikanern begehrte Insel Formosa und die Fischerinseln. Nunmehr besitzt es zusammen mit den schon 1880 den Chinesen entrissenen, zwischen Japan und Formosa gelegenen, ebenfalls früher von den Amerikanern beanspruchten Liu-Kiuinseln und zusammen mit den 1875 von Rußland abgetretenen Kurilen im Norden von Japan eine geschlossene Inselkette von Formosa bis Kamtschatka. Damit flankiert

Japan nicht nur die pazifische Küste Asiens, sondern es legte auch zugleich damit die Grundlage zu einer pazifischen Weltmacht. Jetzt sah Amerika, zumal Japans wirtschaftlicher Aufstieg in Riesenschritten vor sich ging und seine Stärke wuchs, seine Interessen in Gefahr. Der japanische Außenhandel nahm immer mehr zu. Japan konnte Erfolg auf Erfolg verbuchen, es wurde zum drittwichtigsten Wirtschaftszentrum der Erde und seine poltische Stärke wuchs zusehends. Unter diesen Umständen, bei der wirtschaftlichen und politischen Stärke Japans im Pazific, war es für die Union eine unumgängliche Notwendigkeit, den Panamakanal zu bauen. Er ist ein Stärkefaktor im Kampfe gegen Japan um die ostasiatischen Märkte und zum Schutz der amerikanischen Besitzungen. Welchen Nutzen die Amerikaner bis jetzt aus dem Panamakanal gezogen haben, können wir am besten erkennen aus der wirtschaftlichen Position der Union in China und Japan, aus den beiderseitigen Handelsbeziehungen und der allgemein anerkannten Verlagerung des weltpolitischen Schwerpunktes in den Pazific und die ostasiatischen Gebiete [1]).

Nicht minder wichtig ist der strategische Wert des Panamakanals in der Landesverteidigung der U.S.A. Die Landesverteidigung der Union beruht vornehmlich auf Küstenverteidigung, und zwar auf der Verteidigung zweier weit voneinander getrennten Küsten. Der Hauptschutz einer Küste aber ist eine starke Heimatflotte. Sind nun zwei Küsten zu schützen, die zur See durch einen Weg von 6-8 Wochen Fahrtdauer voneinander getrennt sind, so hat am besten je eine Flotte eine Küste zu verteidigen. Es wäre also für die Union, wollte sie genügend geschützt sein, ein Gebot der Stunde gewesen, zwei voneinander unabhängige und vollwertige Flotten zu schaffen. Betrachtet man aber die ungeheuren Summen, die s. Zt. England, Deutschland und Frankreich für Marinezwecke, Amerika für den Ausbau nur einer Flotte ausgab, dann erkennt man, daß es selbst einem Volk von dem Nationalreichtum und den schier unerschöpflichen natürlichen Hilfsquellen der Vereinigten Staaten geradezu eine Unmöglichkeit bedeutete, eine zweite Flotte zu bauen und

[1]) K. Haushofer, a. a. O.

zu unterhalten. Eine zweckmäßigere Lösung der Verteidigungsfrage aber stellte der Bau des Panamakanals dar.

Dem Umstande des Zusammentreffens verschiedener wichtiger Momente, der in den 90er Jahren „imperialistisch" werdenden Handels- und Machtpolitik der Vereinigten Staaten vor allem, ist es zu verdanken, daß man sich mit dem Kanalproblem näher befaßte. Die Interessen im Stillen Ozean waren rasch gewachsen, ebenso stieg auch von Tag zu Tag die Größe der Wahrscheinlichkeit, diese besonders gegen Japans „imperialistischen" Ausbreitungsdrang zu verteidigen. Als nun 1898 das amerikanische Schlachtschiff „Oregon" mehr als 30 Tage brauchte, um von dem Pazific in die westindischen Gewässer zu kommen, wurde es den Amerikanern klar, daß der Panamakanal eine politische Notwendigkeit und größter Opfer wert sei[1]); wenige Jahre später wurde der Bau der Wasserstraße in Angriff genommen. Mit der Fertigstellung des Panamakanals war das Küstenverteidigungsproblem, das letzten Endes die eigentliche Triebfeder zur Herstellung des mittelamerikanischen Kanals war, der in dieser Hinsicht große Ähnlichkeit mit dem deutschen Nordostseekanal besitzt, für eine gewisse Zeit gelöst. Genau so, wie der Kaiser-Wilhelmkanal in erster Linie für den Kriegsfall gebaut wurde, damit die Flotten von dem einen Meer möglichst schnell in das andere geworfen werden können, ist auch der Panamakanal in erster Linie ein machtpolitisches Werk. Sein Entstehen beruht nicht zuerst auf wirtschaftlichen Erwägungen, sondern ist vornehmlich machtpolitischen Gesichtspunkten entsprungen. Eine Flotte vermag jetzt die beiden Ozeanküsten zu schützen, und ohne großen Zeitverlust können die Kriegsschiffe aus dem Atlantik in den Pazific und in umgekehrter Richtung gelangen. Wohl hätte sich die Union aus den für den Kanalbau verwandten Mitteln zwei große Flotten bauen können, aber diese Anlage wäre, zumal in Friedenszeiten, tot angelegtes Kapital gewesen. Daß Amerika die größten Hoffnungen für den Fall eines Krieges auf den Kanal setzt und erwartet, daß der Kanal überhaupt zunächst ihm von Nutzen sein wird,

[1]) Weltwirtschaftliches Archiv 1914, S. 361,62.

beweisen auch die militärpolitischen Maßnahmen, die in der Kanalzone getroffen wurden. Einmal steht die Kanalzone unter strengster Kontrolle bezüglich der Einwanderungen; Japanern und Chinesen ist die Niederlassung im Kanalgebiet untersagt. Dann sind die Zugänge zum Kanal, sowie die Kanalzone, von Anfang an aufs stärkste befestigt worden. Die Befestigungsanlagen wurden ständig erneuert und verbessert, die Garnisonen vergrößert und mit den neuesten Errungenschaften der Kriegstechnik ausgestattet. Mit dem Bau des Kanals hatte die Union darauf verzichtet, sich auf beiden Ozeanen nach dem Ein-Macht-Standart auzurüsten, hatte an Stelle einer Flottenverdoppelung einen Wasserweg geschaffen, mußte jedoch in Kauf nehmen, daß die Zerstörung des Kanals im Kriegsfalle nicht weniger, als den Verlust einer ganzen Flotte bedeutet. Das hatten die Vereinigten Staaten wohl erkannt und suchen infolgedessen alles Unheil von dem Kanal fernzuhalten.

Als der Panamakanal 1914 eröffnet wurde, war er in allem den Erfordernissen der damaligen Kriegskunst gerecht. Damals war sein strategischer Wert bedeutend, heute — nach kaum 20 Jahren, müssen sich die Vereinigten Staaten gestehen, daß der Kanal den neuesten Anforderungen der Kriegstechnik nicht mehr standhält. Die Kriegskunst hat seitdem so große Fortschritte gemacht, daß es ein Leichtes wäre, die Schleusen zu vernichten und damit den ganzen Kanal wertlos zu machen. Jahr für Jahr hat man dies durch in der Kanalzone abgehaltene Manöver immer wieder feststellen können. Nach der pazifischen Seite dehnt sich unendlich der Ozean, und seine Unendlichkeit macht feindlichen Flugzeugmutterschiffen mit Bombengeschwadern, feindlichen Unterseebooten die unbemerkte Annäherung leicht. Auf der atlantischen Seite aber liegen British-Honduras und das englische Jamaica der Kanalmündung immer noch näher als der amerikanische Flottenstützpunkt Guantanamo auf Kuba. Wobei die Tatsache, daß verkleidete Handelsschiffe mitten im Kanal gesprengt werden könnten, um den Kanal zu versperren, daß also der Kanal gegen Sabotage gar nicht zu schützen ist, nur ganz nebenbei erwähnt werden soll.

Aber nicht nur seine Verteidigung und sein Schutz sind ungenügend, auch die Schleusenausmaße, die s. Zt. im Verhältnis zu andern Kanälen ziemlich groß gewählt wurden, sind zu klein geworden. Gar schmerzlich ist es für die Vereinigten Staaten zu sehen, wie auf der einen Seite England und auf der andern Seite Japan Kriegsschiffe bauen, deren Ausmaße die der Panamakanalschleusen um mehrere Meter übertreffen. Will nun Amerika zur See gleich gut gerüstet dastehen, dann muß es die Maße für Schifffsneubauten größer wählen, und von diesen Schiffen kann die Wasserstraße nicht benutzt werden. Sie müssen, wenn nicht an dem Kanalbett und an den Schleusen Erweiterungsbauten entsprechend vorgenommen werden, für den Fall eines Krieges wieder den Weg um das Kap Horn antreten.

Man sieht sich also vor die Frage gestellt: sollen wir auf einen starken Flottenschutz verzichten oder nicht? Da Amerika ersteres nicht will, muß es entweder die nötigen Erweiterungsbauten vornehmen, oder einen neuen größeren Kanal bauen. So hat man denn wieder das alte Nicaraguaprojekt aufgegriffen und es ist, wenn die Anzeichen nicht trügen, die Zeit nicht mehr fern, in der dem Panamakanal in Nicaragua eine konkurrierende Wasserstraße entsteht.

Das amerikanische Nicaraguakanalproblem.

Als im Jahre 1902 mit dem Bau des Panamakanals begonnen wurde, ließ man das Nicaraguaprojekt fallen. Während des Baues aber zeigten sich schier unüberwindliche Schwierigkeiten, sodaß viele Stimmen sich noch während der Bauperiode für die Neuaufnahme des fallengelassenen Kanalprojektes einsetzten. Man sagte dem Panamakanal keine gute Zukunft voraus. Unter diesen Umständen lag es daher sehr nahe, daß das aufgegebene Kanalproblem wieder mit einem Male auflebte. Im Jahre 1911 drang von Amerika nach Europa das Gerücht herüber, daß eine europäische Nation mit der Absicht umginge, den Nicaraguakanal im Wettbewerb mit der Panamastraße zu bauen. Ob an dem amerikanischen Gerücht etwas Wahres war, ist kaum anzunehmen, denn, wer hätte das überflüssige Geld gehabt, um neben

das gewagte Panamaunternehmen noch ein gewagteres zu setzen? — Jedenfalls erwarben die Vereinigten Staaten zwei Jahre später, im Februar 1913, gegen eine Zahlung von 3 Mill. Dollar die alleinige Konzession für einen Kanalbau in Nicaragua auf die Dauer von 99 Jahren, wodurch sich Amerika gegen ein Konkurrenzunternehmen gesichert hatte. Später, im August 1914, als der Panamakanal dem Verkehr übergeben wurde, schlossen die Vereinigten Staaten mit Nicaragua einen Vertrag ab, der ihnen das Verfügungsrecht über einen Landstreifen von der Mündung des San-Juan-Flusses bis zum Gegenufer des Stillen Ozeans zusicherte. Der Vertrag fand die Zustimmung des nordamerikanischen Senats im Jahre 1916[1]).

In den Jahren 1927/28 erlebte man in Nicaragua einen revolutionären Konflikt. Der verfassungsmäßige Präsident Sacafa, Anhänger der Liberalen, wurde von dem Konservativen Diaz gestürzt. Nun spielt im Parteistreit der kleinen Republik die Ausführung des obenerwähnten Kanalabkommens eine ausschlaggebende Rolle; die Konservativen sind die Partei der unbedingten Durchführung, die Liberalen wollen die Fesseln des Abkommens nach Möglichkeit lockern. Die Union stand auf Seiten Diaz, der hinsichtlich der Erwerbung der Souveränitätsrechte in der künftigen Bauzone ein willfähriges und nicht zu kostspieliges Werkzeug gewesen wäre. Sie erkannte ihn zunächst einmal an und schickte, als sich Sacafa, von Mexiko unterstützt, mit der Waffe zur Wehr setzte, zum „Schutze von Leben und Eigentum der nordamerikanischen Staatsbürger" Kriegsschiffe nach Nicaragua. Das Eintreten für Diaz war also nichts weiter als die konsequente Fortsetzung der vom Präsidenten Hayes im Jahre 1880 ausgesprochenen Politik: „Uns Amerikanern gehört jedes zentralamerikanische Kanalgebiet, im Namen unserer Macht und Wohlfahrt, Verteidigungsfähigkeit und Sicherheit".

Im Grunde genommen war also die wahre Ursache für die Einmischung der Union in den Nicaraguakonflikt nichts anders, als die Sorge um den eigenen Schutz und eigene

[1]) R. Hennig, „Der neue Weltverkehr", Berlin 1920.

Sicherheit. Man steht vor der vollendeten Tatsache, daß der Panamakanal keinen genügenden Schutz mehr bietet, und man sieht sich genötigt, zwischen dem Umbau des Panamakanals und der Neuanlage des Nicaraguakanals die Wahl zu treffen. Eine baldige Entscheidung ist aber notwendig geworden, weil, wie gesagt, die Schleusen in Panama für die großen Großkampfschiffe zu schmal sind. So hat im Dezember 1934 erst wieder der amerikanische Senator Vinson im nordamerikanischen Kongreß den Antrag eingebracht, nun doch endlich mit dem Bau des seit 30 Jahren geplanten Nicaraguakanals zu beginnen. Sein Antrag kann über Nacht Wirklichkeit werden, denn nicht nur die vorbereitenden Verhandlungen mit Nicaragua, sondern auch die Landvermessungen sind längst abgeschlossen, die Pläne liegen seit geraumer Zeit griffbereit in den Schubladen des amerikanischen Kriegsministeriums, das den gewaltigen Bau auszuführen haben würde.

Man spricht häufig in Amerika von dem Nicaraguakanal als Entlastungskanal. Hierzu sei jedoch bemerkt, daß der Verkehr durch den Panamakanal kaum ein Drittel seiner errechneten Maximalleistung im Jahre ereicht hat, überhaupt hat der Kanal als Handelsstraße noch nichts an Bedeutung eingebüßt.

Der mexikanische Ölstreit stand indirekt mit den Ereignissen in Nicaragua in Verbindung, insofern als die Amerikaner schon seit Jahren sämtliche Ölfundstätten im Umkreis des Kanals und nicht zuletzt für ihre Kriegsflotte in ihren Besitz gebracht haben. Jede Regierung der Vereinigten Staaten wird aber grundsätzlich das Vermächtnis der Vorherrschaft in Mittelamerika als ein unabänderliches Mandat, begründet in der nationalen Sicherheit und Wohlfahrt, betrachten und seine Erfüllung anstreben. Dazu ist ein neuer Kanal ebenso erforderlich, wie der Panamakanal s. Zt. geboten war, nachdem der Gedanke an die Beherrschung des St. Ozeans richtunggebend für die amerikanische Außenpolitik geworden war.

b) England und der Suezkanal.

Aber auch der Suezkanal spielt nicht allein im wirtschafts-

leben der Völker eine bedeutende Rolle. Großen Wert hat er auch auf strategischem und machtpolitischem Gebiet. In Betracht kommt hierfür England, das ja den größten Einfluß auf das Unternehmen hat. Englands politische Stellung wurde durch den Suezkanal um vieles mächtiger und fester. Im Gegensatz zu Amerika und dessen Stellung zum Panamakanal muß jedoch festgestellt und vorausgeschickt werden, daß der Suezkanal mehr als internationaler Verkehrsweg entstand und daß er nicht zuerst als politisches Werkzeug des britischen Imperiums geboren wurde, sondern daß England seine Vorzugstellung und den Nutzen, den es aus der Wasserstraße zieht, lediglich dem Zufall zu verdanken hat.

Für England, die größte Seemacht der Welt, bedeutet der Suezkanal in politischer und strategischer Beziehung sehr viel. Mit dem Erlaß der Cromwellschen Navigationsakte (1651) wurde seine heutige Seegeltung begründet, und im Laufe der Zeit verstand es, einen Konkurrenten nach dem andern zu meistern und sich an die Spitze der seefahrenden Völker emporzuarbeiten. Die meisten Schwierigkeiten bereitete ihm dabei Frankreich. Frankreich genoß auf dem europäischen Festlande großes Ansehen, und es konnte seine hier gesicherte Vormachtstellung leicht mißbrauchen und die englische See-, Handels- und Kolonialpolitik gefährden. Dies schien denn auch in der Tat einzutreten, als in Frankreich nach der Eroberung Ägyptens die ersten Pläne zum Bau des Suezkanals erwogen wurden. Kaum tauchte das Gerücht auf, die Landenge von Suez zu durchstechen, versuchte England zunächst, die Ausführung des Planes zu verhindern, indem es alle möglichen diplomatischen Schwierigkeiten der Durchstechung der Landenge in den Weg legte, zumal es den Anschein hatte, als ob der Kanal von Frankrech selst als nationales Werk erbaut würde. Dazu spielte das Pharaonenland schon lange für England eine große Rolle. Seit 1837 war über die Landenge von Suez nach Indien ein Überlandpostverkehr eingerichtet worden, um den zeitraubenden Kapweg zu vermeiden; die 1857 eröffnete Bahnlinie Kairo-Suez bedeutete eine weitere wesentliche Zeitersparnis auf dem Wege England-Indien. Dieses Land nun, „das Genick des großen britischen Weltreiches zwischen dem englischen

Gehirn in der Heimat und dem englischen Rückenmark in den Kolonien“[1]), drohte dem seit Napoleons kühnem Zug nie erstorbenen französischen Einfluß mehr und mehr zu erliegen. Deshalb hielt es auch England bereits 1839 auf alle Fälle für nötig, als Sicherung gegen die damals deutlicher werdenden Kanalpläne, Stadt und Gebiet von Aden, in der Südwestecke Arabiens, zu besetzen. Es bekam somit die Kontrolle über den südlichen Ausgang des Roten Meeres in die Hand. Dann okkupierte es 1857 Aden von neuem und befestigte das in der Meerenge Bab el Mandeb gelegene Inselchen Perim, das 1799, als Napoleon nach Ägypten ging, von den Engländern schon einmal besetzt worden war, „um der geplanten Fortsetzung der französischen Expedition nach Indien hier einen Riegel vorzuschieben“. Im Mittelmeer wurde die französische Seemacht von Gibraltar und Malta aus unter Aufsicht gehaltan[1]).

Von dem Augenblick an, wo der Suezkanal trotz der englischen Opposition vollendet war, gab es für England nur ein Ziel: möglichste Beherrschung der nördlichen und südlichen Zugänge znm Kanal, um auf diese Weise über den Kanalverkehr eine feste Kontrolle in der Hand zu haben. Das Schicksal wollte es, daß die Engländer noch mehr Macht erhielten, sie wurden die Herren des Kanals. Im Jahre 1869 wurde der Kanal eröffnet, 1874/75 verkaufte der in große Schulden geratene Khedive die in seinen Händen befindliche Mehrheit der Kanalaktien für billiges Geld an Englands Premierminister Disraeli. Damit war der Anfang gemacht zu einer englischen Suezkanalpolitik. Im Jahre 1878, also 9 Jahre nach Eröffnung des Kanals, okkupierte England auf Grund der Berliner Kongreßakte Cypern, das der Kanalmündung auf 200 Seemeilen gegenüberliegt. Wiederum 3 Jahre später glückte der Schritt nach Ägypten. Es zeigte sich nämlich, daß die Verhältnisse in Ägypten infolge der maßlosen Verschwendung des Khediven einer schweren Krisis zusteuerten. Die Türkei, damals Oberherr über Ägypten, war zu schwach, um hier Ordnung zu schaffen. So erschien denn nach dem Pöbelaufstand in Alexandrien, am 11. Juni

[1]) Geographische Zeitschrift, 18. Jahrg., S. 65 ff.

1882, ein englisch-französisches Geschwader vor der Nilmündung. Als es Ernst wurde, zogen sich die Franzosen, da sie nicht mit Waffengewalt gegen die Ägypter vorgehen wollten, zurück. Demzufolge hatten die Engländer freie Bahn, und nach der siegreichen Schlacht von Tell-el-Kebir zogen sie in Kairo ein und machten sich am 15. September 1882 zu den Herren von Ägypten. Ägypten aber bildete geradezu den Schlußstein im Gewölbe der englischen Weltmacht[1]). England hatte sein Ziel erreicht, denn das ganze Mittelmeer mit dem Suezkanal bildet jetzt eine einzige große Passage nach den großen und wertvollen Besitzungen am Indischen und Stillen Ozean. Gibraltar und Malta, die beiden alten zur Niederhaltung der französischen Seemacht errichteten Stützpunkte, wurden jetzt, da sie den Weg zum Suezkanal sichern und beherrschen, zu Stationen von noch viel größerer Wichtigkeit[2]).

Betrachtet man nun das Ergebnis von der Darstellung des Vergleiches der Bedeutung des Suezkanals und des Panamakanals als politische Machtmittel, so gewinnt man die Überzeugung, daß der Suezkanal im großen und ganzen einen Vergleich mit dem Panamakanal in diesem Punkte nicht aushält. Der Panamakanal ist zuerst ein nationalpolitisches Werk der Vereinigten Staaten, er paßt ganz in die gesamte amerikanische Außenpolitik hinein und hat sich als politisches Machtmittel zum Vorteil des amerikanischen Staatswesens und der amerikanischen Volkswirtschaft - gemeint ist die Union - ausgewirkt. Seine strategische Brauchbarkeit scheint allerdings nicht von besonders großem Wert zu sein.

Der Suezkanal dagegen ist zuerst ein wirtschaftliches weltpolitisches Werk. Er verdankt seine Entstehung nicht einem einzelnen Staat, sondern dem Zusammenwirken hervorragender Persönlichkeiten, wenn auch unter Führung besonders interessierter französischer Kreise, fast aller europäischen Staaten.

---

[1]) Erich Obst, „England, Europa und die Welt", Berlin 1927.

[2]) Geographische Zeitschrift, 18. Jahrg., S. 65 ff.

Der Suez- und Panamakanal-Verkehr.

Der Verkehr durch die beiden Kanäle ist erheblich. Zur Veranschaulichung diene folgende Zusammenstellung [1]):

Jahr	Zahl der Schiffe im		in 1000 N. T.		Ladungstonnage in 1000 t	
	S. K.	P. K.	S. K.	P. K	S. K.	P. K.
1869	10	—	— 6,5	—	—	—
1870	486	—	436,6	—	—	—
1880	2 026	—	3 057	—	—	—
1890	3 389	—	6 890	—	—	—
1900	3 441	—	9 738	—	—	—
1910	4 533	—	16 582	—	22 435	—
1914	4 802	350	19 409	1 284	21 300	1 759
1915	3 708	1 154	15 266	3 903	15 100	4 893
1916	3 110	1 217	12 325	3 818	10 600	4 775
1917	2 353	1 960	8 369	6 217	6 800	7 444
1918	2 522	2 070	9 252	6 410	7 800	7 284
1919	3 986	2 130	16 014	6 933	13 973	7 463
1920	4 009	2 814	17 573	10 378	17 047	11 236
1921	3 975	2 783	18 119	11 436	17 509	10 707
1922	4 345	2 997	20 743	12 993	21 360	13 711
1923	4 621	5 037	22 730	24 737	22 777	25 161
1924	5 122	4 893	25 110	24 412	25 529	28 892
1025	5 337	4 774	26 762	22 958	26 578	23 701
1926	4 980	5 420	26 060	25 836	25 409	27 586
1927	5 545	6 085	28 962	28 611	28 962	29 103
1928	6 084	6 334	31 906	28 943	31 906	29 402
1929	6 274	6 430	33 466	30 353	34 516	31 450
1930	5 761	5 885	31 669	29 261	28 511	27 847,9
1931	5 366	4 972	30 028	25 560	25 332	22 048
1932	5 032	4 367	28 340	22 636	23 632	18 088
1933	5 423	4 612	30 677	25 234	26 915	21 147
1934	5 663	5 342	31 751	28 971	28 448	25 900

[1]) Die Zahlen sind den Suez- und Panamakanal-Statistiken entnommen, die hier in „The Panama Canal Rekord" (a. a. O.) und dort in dem „Bulletin Décadaire" der Suezkanalgesellschaft veröffentlicht werden. Da nun die Statistiken nach verschiedenen Merkmalen angefertigt werden und eine Umrechnung auf den gleichen Nenner nicht möglich war, enthalten die obigen Zahlen alle Unvollkommenheiten, die den Statistiken anhaften. So ist der Raumgehalt der Schiffe bei beiden Statistiken verschieden berechnet, und der Beobachtungszeitraum der Suezkanal-Statistik ist ein anderer, als der der Panamakanal-Statistik usw. Dazu ist die Suezkanal-Statistik ziemlich einseitig, während die Publikationen der P. K.-Statistik sehr umfassend und vielseitig sind.

Die Tabelle zeigt die allgemeinen in Jahresabschnitten zusammengefaßten Verkehrsziffern, und zwar nach Zahl, Größe der Schiffe (in N.T.) und den von diesen beförderten Warenmengen (in t) gegliedert. Danach belegen die Ziffern der Suezkanalpassage eine allmähliche und konstante Aufwärtsentwicklung, die im Jahre 1929 ihren Höhepunkt erreichte. Gleichen Schritt mit der Zahl der Schiffe hielten die Zahlen der von diesen beförderten Warenmengen. Deutlich spiegelt sich in den dem Jahre 1929 folgenden Jahren die allgemeine weltwirtschaftliche Depression wider. In den beiden letzten Jahren hat der Verkehr durch die beiden Kanäle wieder zugenommen. Hervorgehoben sei, daß sich der Suezkanalverkehr von der Stagnation während des Weltkrieges rasch erholt hat und daß der Panamakanalverkehr den Suezkanalverkehr nicht nur zahlenmäßig erreichte, sondern in den Jahren 1926/27/28 und 29 überflügelte.

Die Befürchtungen, die anläßlich der Eröffnung des Panamakanals geäußert wurden, daß die neue Verkehrstraße der älteren Kollegin sehr scharfe Konkurrenz machen würde, haben sich nicht bewahrheitet. Obwohl der Verkehr des Panamakanals 1926 bereits sechseinhalbmal so groß war als 1911, so konnte der Suezkanal sein Verkehrvolumen dennoch erhalten. Der Panamakanalverkehr hat seine stärkste Zunahme in den Jahren 1922/23 und 24 erfahren, und zwar stieg er im ersteren Jahr von 10,9 Millionen Ladungstonnage auf 19,6 Millionen im letzteren von 19,6 auf rund 27 Millionen. Dieses starke Anwachsen der Verkehrsziffern hat seinen Grund in der rapiden Entwicklung der Erdölgewinnung Kaliforniens. In derselben Zeit ging zwar die mexikanische Ausfuhr von 181 Millionen Fässern auf 120 Millionen zurück, aber in der gleichen Zeit schnellte die kalifornische Ölausfuhr von 120 auf 258 Millionen Fässern empor.

Nicht nur die Zahl der Schiffe, sondern auch die Größe der die beiden Kanäle passierenden Schiffe ist gestiegen. So betrug die Durchschnittsnetto-Tonnage der den Suezkanal passierenden Schiffe z. B. im Jahre 1900 - 2830 T, 1920 bereits 4380 T, 1925 - 5014 T, 1932 - 7630 T und 1933 - 5607 T. Die Durchschnittsnetto-Tonnage im Panamakanalverkehr be-

trug im Betriebsjahre 1914 - 3530 T, im Betriebsjahre 1925 - 4770 T, im Jahre 1934 - 5425 T.

Ferner ist aus den veröffentlichten Statistiken zu ersehen, daß sich die Schiffahrt allmählich vom Dampfschiff auf das Motorschiff umstellt. So passierten den Suezkanal z. B. im Jahre 1926 - 455 Motorschiffe mit 2 522 000 N. R. T., im Jahre 1930 - 1138 Motorschiffe mit 6 491 000 N. R. T.

Der Personenverkehr durch den Suezkanal ist gegenüber dem des Panamakanals wesentlich größer. Er betrug:

	1932	1933	1934
im Suezkanalverk.	261774 P	253940 P.	262122 P.
im Panamakanalverk.	67316 „	67836 „	69504 „

Fast $^1/_3$ des Personenverkehrs durch den Suezkanal waren Militärpersonen, wovon im Jahre 1934 mehr als die Hälfte auf England entfielen, und zwar rund 39000 Mann.

In den ersten vier Monaten des Jahres 1935 war der Verkehr durch die beiden Kanäle geringer, als in den gleichen Monaten des Vorjahres. Die Suez- und Panamakanal-Statistik veröffentlicht folgende Ziffern:

	Suezkanal		Panamakanal	
Monat	1934	1935	1934	1935
	Zahl der Schiffe		Zahl der Schiffe	
Januar	497	487	479	425
Februar	437	410	452	430
März	480	484	508	455
April	508	506	469	432
Total:	1922	1887	1908	1742

Der Rückgang im Suezkanalverkehr betrug demnach 35 Schiffe und der im Panamakanalverkehr 166 Schiffe. Trotzdem ist die Warenbewegung durch den Suezkanal größer geworden.

Im übrigen werden Schiffe der U.S.A., und zwar: Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer, Unterseeboote usw. in der P.-K.-Statistik nicht ausgewiesen. Diese Schiffe zahlen auch keine Gebühren. In den Fiskaljahren 1930/34 passierten den Kanal insgesamt 4943 Schiffe, die insgesamt rund 9 852 000 Dollar an Gebühren zu zahlen gehabt hätten, wenn ihre Passage

gebührenpflichtig gewesen wäre. Im letzten Betriebsjahre waren es 484 Schiffe.

Bedeutend ist der Tankschiffverkehr durch die beiden Kanäle. In der Nordsüdrichtung fahren die Tanker meistens leer, während sie in der Südnordrichtung Ladung haben. Nach dem "Report of Governor of the P.C." von 1934 passierten den Kanal:

im Fiskaljahr [1])	Tanker (Zahl)	in 1000 (N.R.T.)	in % zur Gesamttonnage
1925	1079	6424	28,1
1927	1324	7624	29,1
1930	1218	6564	21,9
1931	944	5285	19
1932	612	3570	15,1
1933	636	3809	16,7
1934	942	5812	20,4

Im Fiskaljahr 1931 durchfuhren den Kanal in der Nordsüdrichtung 419 Schiffe mit 2 375 500 N.R.T. leer bezw. in Ballast, nur 37 Schiffe mit 180 000 N.R.T. waren beladen. Im gleichen Zeitraum passierten den Kanal in der Südnordrichtung 473 beladene Tanker mit 2 664 000 N.R.T. und nur 15 leere mit 65 000 N.R.T.

Die Aufgliederung des Verkehrs in die Richtungen Nordsüd und Südnord veranschaulicht folgende Tabelle. Der Schiffsverkehr durch die beiden Kanäle betrug in 1000 N.R.T.:

Richtung	Betr.-Jahr 1930		Betr.-Jahr 1931		Betr.-Jahr 1934
	S.K.	P.K. [1])	S.K.	P.K [1])	S.K.
Nordsüd	14825	15422	14297	14181	14967
Südnord	16844	14559	15731	13611	16784
insgesamt	31669	29981	30028	27792	31751

Man sieht also, daß die Zahl und der Registergehalt der Schiffe im Verkehr nach beiden Richtungen fast gleich groß waren. Anders verhält es sich um den Warenverkehr. Dieser ist bei beiden Kanälen in der Südnordrichtung mehr als doppelt so groß als in der Nordsüdrichtung. So betrug der Warenverkehr in 1000 Ladungstons:

[1]) Betriebsjahr=Fiskaljahr, 1. Juli bis 30. Juni.

Richtung	Betr.-Jahr 1932		Betr.-Jahr 1933		Betr.-Jahr 1934	
	S.K.	P.K.	S.K.	P.K.	S.K.	P.K.
Nordsüd	6314	4889	7203	4512	7984	6167
Südnord	17318	13211	19712	13665	20464	18551
insgesamt	23632	18100	26915	18177	28448	24718

Daß der Warenverkehr in der Südnordrichtung wesentlich größer ist als der in der Nordsüdrichtung, ist darauf zurückzuführen, daß in der Südnordrichtung fast ausschließlich sperrige Güter, wie Rohstoffe und Halbfabrikate transportiert werden. Folgende Tabellen sollen zeigen, wie sich die Warenbewegung durch die beiden Kanäle in der Nordsüd- und in der Südnordrichtung auf die wichtigsten Warengruppen verteilt. Im Suezkanalverkehr betrug die Warenbewegung in den letzten 5 Jahren, aufgeteilt in die wichtigsten Gruppen, in 1000 t:

Nordsüdrichtung	1930	1931	1932	1933	1934
Metallwaren und Maschinen	2613	1905	1738	2241	2315
Petroleum	398	367	518	627	635
Düngemittel	679	702	450	441	464
Papier und Holzwaren	368	387	430	443	450
Eisenbahnmaterial	425	229	126	160	437
Zement	552	343	270	313	402
Salz	431	258	256	239	348
Getreide	?	?	?	207	343
Webstoffe	280	159	149	121	146
Kohle	450	296	178	177	144
raff. Zucker	182	338	175	183	141
Verschiedene	2948	2393	2011	2029	2159
Insgesamt	9434	7377	6314	7203	7984
Südnordrichtung	1930	1931	1932	1933	1934
Mineralöl	4062	3310	3823	4933	5136
Pflanzliche Öle und Fette	3871	4117	3750	4613	4114
Getreide	2154	2840	2441	2477	2760
Textilien und Faserstoffe	2120	1818	1562	2050	1918
Mineralien	2089	1316	1059	1204	1416
Kautschuk	775	707	602	737	873
Ölkuchen	339	462	450	497	580
Tee	384	385	408	362	362
Früchte, Obst usw.	257	244	277	305	328
Rohrzucker	389	412	485	?	275
Tapioka	171	222	280	231	212

Phosphate	?	?	?	182	197
Kohle	?	72	106	168	65
Gefrierfleisch	125	175	139	152	185
Holz	201	141	119	113	169
Kaffee	?	94	150	95	114
Butter	?	72	94	?	103
Tabak	117	114	112	84	73
Verschiedene	?	1254	1218	1418	1584
Insgesamt	19077	17955	17318	19712	20464

Danach hat die Warenbewegung in den beiden letzten Jahren wieder zugenommen, und zwar in der Südnordrichtung mehr als in der Nordsüdrichtung. Die Ziffern des Rekordjahres 1929, in dem die Warenbewegung in der Nordsüdrichtung 12 896 000 t und in der Südnordrichtung 21 620 000 t betrug, sind jedoch nicht erreicht.

In der Nordsüdrichtung haben im letzten Jahre gegenüber dem Vorjahre die Verschiffungen von Industrieerzeugnissen allgemein zugenommen, zum mindesten haben sich sich mengenmäßig gehalten. Der Rückgang der Kohlentransporte beberuht auf der stärkeren Ausbeutung der Kohlenlager in Südafrika, Indien und der Mandschurei. Den Grund für den Rückgang der Textilwarenverschiffungen hat man in der Entwicklung und der Leistungssteigerung der indischen Textilindustrie zu suchen. Die Ziffer für den Eisenbahnmaterialtransport ist bedeutend gestiegen. Der Hauptanteil dieses Mehrtransportes im Jahre 1934 entfiel auf Rußland. Überhaupt hat der Anteil der Russen im Nordsüdverkehr des Suezkanals wesentlich zugenommen. Der Gesamtverkehr Rußlands betrug in der Nordsüdrichtung 1933 1 074 000 t, 1934 1 572 000 t. Die Zunahme des russischen Nordsüdtransits betrug demnach 46,3% oder 498 000 t, während der Export der übrigen Länder via Suezkanal sich nur um 283 000 t oder 4,6% vermehrte. Im Jahre 1929 wurden an Sendungen aus Rußland 330 000 t registriert, und zwar setzte sich der Nordsüdtransport zum größten Teil aus Petroleum (1934-508 000 t Getreide (1934-343 000 t), Eisenbahnmaterial (1934-182 000 t), Zement (1934-138 000 t), Salz (1934-104 000 t) und Maschinen und Metallwaren zusammen.

In der Südnordrichtung nimmt der Erdöltransport mit

5136000t die erste Stelle ein. Herkunftsländer sind der Persische Golf (1934-4326000t), die Sundainseln (1934-720000t), Suez und andere Gebiete (1934-60000t). Pflanzenöle, Ölfrüchte usw. kommen zum größten Teil aus Indien, dann folgen die Sundainseln, Philippinnen und China. Die Getreideverschiffungen betrugen im Jahre 1934-2760000t gegenüber 2477000t im Jahre 1933. Herkunftsländer des Getreides waren Engl. Indien und Birma mit 696000t, Franz. Indochina mit 684000t, Siam mit 118000t, andere Gebiete mit 103000t. Bei einer Zerlegung der Getreideverschiffungen in Getreidearten stellen wir fest, daß der Weizentransport in den letzten Jahren erheblich zurückgegangen ist. Er betrug 1934 nur noch 347000t gegen 954000t im Jahre 1929. Dieser Ausfall ist jedoch durch den vermehrten Reistransport wettgemacht worden. Herkunftsland des Weizens ist in erster Linie Australien, dann folgen mit wesentlich geringeren Anteilen Engl. Indien, der Persische Golf und China. Mais kommt in zunehmendem Maße aus Franz. Indochina, 1930 waren es im Gesamtkanalverkehr 248000t. Die Reistransporte haben in den letzten Jahren zugenommen, von 967000t in 1930 auf 1601000t 1934 und zwar kommt Reis vornehmlich aus Indien und Birma, es folgen Indochina, Siam, Ostafrika und Niederländisch Indien. Bedeutend ist noch der Transit an Gerste, die fast ganz den Persischen Golf als Ursprungsland hat. Die Transite an Textilrohstoffen werden mengenmäßig geringer. Wolle kommt aus Australien, Baumwolle aus Indien, Westafrika und dem Sudan, Jute aus Indiens und China. Die Transporte an Mineralien und Metallen nehmen wieder zu. Herkunftländer sind Indien und Birma (1934 mit 814000t, 1933 mit 742000t), Australien (1934 mit 233000t, 1933 mit 221000t), Länder am Roten Meer (1934 mit 85000t, 1933 mit 100000t), Ostafrika (1934 mit 140000t, 1933 mit 40000t), Malakka (1934 mit 41000t, 1933 mit 49000t), China, Japan und Sibirien (1934 mit 61000t, 1933 mit 20000t), Niederländisch-Indien (1934 mit 31000t, 1933 mit 23000t) und Französisch-Indochina (1934 mit 2000t, 1933 mit 6000t). Indien und Birma liefern hauptsächlich Manganerze, Eisen, Blei und Zink, Australien

Blei und Zink. Die übrigen landwirtschaftlichen Produkte wie Gefrierfleisch, Obst, Butter und Eier liefern Australien, China und Neuseeland. Rohrzucker kommt fast ausschließlich aus Australien und von den Philippinen. Holz versenden in erster Linie Birma, dann Sibirien, Japan, Australien und Siam.

Im Panamakanalverkehr betrug die Warenbewegung in den letzten fünf Fiskaljahren (1. Juli bis 30. Juni), aufgeteilt in die wichtigsten Warengruppen in 1000 t:

Nordsüdrichtung	1930	1931	1932	1933	1934
Metalle	197	34	111	273	503
Mineralöl	683	486	458	407	550
Phosphate	436	268	170	154	188
Baumwolle	248	524	636	432	492
Eisen und Metallwaren	2129	1059	570	503	983
Zement	412	138	66	69	85
Papier und Papierprodukte	259	197	202	215	256
Maschinen	181	106	66	55	87
Kohle und Koks	224	109	90	86	110
Tabak	118	108	62	68	72
Automobile und Zubehör	203	81	55	86	155
Konserven	120	109	104	113	187
Textilien	121	90	76	79	98
Amoniak	195	70	64	35	56
Asphalt und Teer	82	58	49	48	62
Getreide (inkl. Kaffee)	153	89	189	182	107
Chemikalien	?	70	69	64	88
Verschiedene	?	?	?	?	?
Insgesamt	9476	6905	4889	4512	6167

Südnordrichtung	1930	1931	1932	1933	1934
Mineralöl	5701	3611	3177	3506	5443
Holz	3531	2609	1595	1549	2148
Bohnen	113	231	104	144	207
Gefrierprodukte	335	360	183	162	357
Erze	2229	925	?	1224	1224
Nitrate	1911	1222	226	167	1059
Zucker	920	1149	1448	1667	1773
Konserven	806	801	852	866	882
Verschiedene Metalle	666	563	378	376	512
Wolle	145	151	93	98	156
Kaffee	103	148	134	153	141
Mehl	103	149	123	181	271

Getreide (außer Weizen)	111	152	159	114	137
Papier und Papierwaren	101	236	221	99	110
Baumwolle	103	75	72	?	?
Häute und Felle	64	65	48	53	62
Weizen	1503	1553	2266	2369	1371
Frische Früchte	145	341	332	286	312
Getrocknete Früchte	206	304	274	314	308
Kokosöl	64	94	54	54	102
Kopra	109	121	62	81	104
Verschiedene	?	?	?	?	?
Insgesamt	20555	15143	13211	13666	18551

Entsprechend der wirtschaftlichen Struktur der Länder diesseits und jenseits des Panamakanals, die stark gegensätzlich ist, mehr noch als beim Suezkanal, sind auch die Warenströme durch den Kanal sehr verschieden. In der Nordsüdrichtung gehen ähnlich wie beim Suezkanal hauptsächlich Transporte von Fertigfabrikaten und sonstigen Konsumartikeln aus den an den Atlantik angrenzenden Industrieländern in die Rohstoffgebiete, die rings um den Stillen Ozean liegen. An erster Stelle stehen im Nordsüdverkehr die Eisen- und Stahlwarentransporte und die der Metalle. Der infolge der weltwirtschaftlichen Depression im Jahre 1930 (Fiskaljahr) einsetzende Rückgang der Verkehrsziffern hat seinen Tiefstand im Jahre 1933, teilweise 1932 erreicht. Im übrigen haben in der Nordsüdrichtung Bedeutung die Transporte von Mineralöl, Zement, Baumwolle, Automobile und Automobil-Zubehör. Von der Gesamtwarenmenge in Höhe von 6167300t (1934) in der Nordsüdrichtung lieferte allein die Union 4371979t oder 70.9% Kanada 196204t oder 3,2%, Zentralamerika 48082t oder 0,8%, Christobal 129341t oder 2,1%, Westindien 233541t oder 3,8%, die Ostküste Südamerikas 197754t oder 3,2%, Europa insgesamt 988461t oder 16%. Hiervon gingen allein nach der Westküste der Union 41,4%, nach Kanada, Zentralamerika, Balboa und den Hawai-Inseln 8,1%, nach der Westküste Südamerikas 507428t oder 8,2%, nach Japan 23,5%=1448473t.

In der Südnordrichtung steht im Warentransport der Bedeutung nach an erster Stelle Mineralöl, das zum größten Teil aus Kalifornien kommt. Holz und Weizen kommen fast

ausschließlich aus Kanada und der westlichen Union. Im übrigen erstreckt sich der Transitverkehr auf Lebens- und Futtermittel, sowie auf industrielle Rohstoffe. Der Gesamtverkehr in 1934 betrug in der Südnordrichtung 18 551 000 t. Davon lieferten die Union 8 688 446 t = 46,9 %, Kanada 2 201 186 t=11,9 %, Zentralamerika 131 080 t=0,7 %, die Hawai Inseln 396 269 t=2,1 %, die Westküste Südamerikas insgesamt 4 623 618 t=24,9 %, die übrigen Gebiete, wie Australien, Japan u.s.w., 2506 567 t=13,5 %. Von der beförderten Warenmenge (Südnordrichtung 1934) nahmen die Ostküste der Union 10 564 190 t = 56,9 %, Kanada 498 706 t = 2,7 %, Christobal und Westindien 471 816 t=2,6 %, Europa insgesamt 6 870 056 t=37 %, die übrigen Gebiete, wie Südamerika, Afrika u.s.w., nur rund 138 000 t=0,8 %.

Eine Untersuchung darüber, welches die Herkunfts- und Bestimmungsländer der Waren, die ihren Weg durch die beiden Kanäle nehmen, jenseits der Kanäle (vom Atlantik aus gesehen) sind, führt zu dem Ergebnis, daß im Panamakanalverkehr der westliche Teil der U.S.A. die erste Rolle spielt. Fast die Hälfte des Gesamtverkehrs entfällt auf die U.S.A., wovon etwa 4/5 auf den reinen Küstenverkehr kommt. Der Küstenverkehr der U.S.A. betrug im Fiskaljahr 1933-6 427 000 t., 1934-8 925 000 t. Die beiden nachstehenden Tabellen der Betriebsjahre 1933 und 1934 zeigen, wie sich der Warenverkehr auf die Herkunfts- und Bestimmungsländer jenseits der beiden Kanäle verteilt:

Der Warenverkehr in 1000 t, aufgeteilt in Herkunfts- und Best.-Länder jenseits des Suezkanals.

	1933	1934
Indien	7622	7723
China usw.	5922	6713
Persischer Golf	4718	5043
Sunda-I. usw. (Malakka)	3799	3946
Ausralien und Neuseeland	1987	1773
Franz. Indochina	1315	1521
Ostafrika	925	967
Andere Gegenden	627	762
Insgesamt	26915	28448

Der Warenverkehr in 1000 t, aufgeteilt in Herkunfts- und Best.-Länder jenseits des Panamakanals.

	Fiskalj. 1933	Fiskalj. 1934
U.S.A. (Westen)	8378	10776
Ferner Osten	2401	3359
Südamerika (Westen)	1871	4386
Kanada	5859	2096
Australien	531	854
Südsee-I.	414	495
Austral-Asien	183	292
Andere Gegenden	1542	2459
Insgesamt	18178	24719

Eine Zusammenstellung der Verkehrsziffern nach Herkunfts- und Bestimmungsländern diesseits der beiden Kanäle war nicht möglich, da die Suezkanal-Statistik und die Veröffentlichungen hierüber eine dahingehende Aufgliederung des Warenverkehrs nicht bringen.

Die Anteile der wichtigsten seefahrttreibenden Nationen im Verkehr durch die beiden Kanäle zeigt folgende Zusammenstellung:

	im S.K. 1930		im P.K. 1930		im S.K. 1931		im P.K. 1931	
Nation	Zahl d. Schiffe	i. 1000 N.R.T.	Zahl d. Schiffe	i. 1000 N.R.T.	Zahl d. Schiffe	i. 1000 N.R.T.	Zahl d. Schiffe	i. 1000 N.R.T.
England	3125	17600	1492	7877	2976	23042	1176	6569
Deutschland	600	3389	373	1422	568	4647	353	1414
Holland	591	3313	139	652	444	3948	125	564
Italien	307	1503	61	415	286	2007	66	476
Frankreich	357	2002	123	669	354	3016	97	536
Norwegen	193	966	353	1724	151	1021	332	1597
Japan	156	939	187	956	196	1576	186	1007
Griechenland	54	95	15	60	25	70	8	32
U.S.A.	106	670	2666	13723	103	851	2191	11657
Schweden	73	354	117	540	79	517	110	530
Dänemark	83	432	103	480	70	489	123	652
Rußland	46	182	—	—	62	243	—	—
Spanien	3	9	8	20	—	—	4	12
Belgien	38	222	—	—	23	115	21	114

Nation	im S.K. 1932 Zahl d. Schiffe	im S.K. 1932 i.1000 N.R.T.	im P.K. 1932 Zahl d. Schiffe	im P.K. 1932 i.1000 N.R.T.	im S.K. 1933 Zahl d. Schiffe	im S.K. 1933 i.1000 N.R.T.	im P.K. 1933 Zahl d. Schiffe	im P.K. 1933 i.1000 N.R.T.
England	2787	15721	1059	5798	2974	16733	1058	5910
Deutschland	431	2506	323	1056	468	2760	314	1034
Holland	342	2364	98	551	341	2406	74	466
Italien	316	1609	61	446	329	1760	55	416
Frankreich	332	2037	69	396	321	2081	77	437
Norwegen	179	861	351	1775	284	1443	399	1968
Japan	262	1440	191	1042	253	1394	226	1241
Griechenland	32	78	9	34	83	274	—	—
U.S.A.	82	526	1686	9968	76	482	1993	11778
Schweden	91	411	109	528	106	510	108	485
Dänemark	79	438	104	528	79	436	124	569
Rußland	78	274	4	4	75	286	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgien	—	—	11	59	3	13	8	47

Nation	im S.K. 1934		im P.K. 1394	
England	3071	17238	1241	7025
Deutschland	509	2976	318	1204
Holland	378	2559	106	550
Italien	435	2089	79	512
Frankreich	305	1976	109	627
Norwegen	291	1544	509	2500
Japan	216	1224	277	1539
Griechenland	164	584	12	50
U.S.A.	84	524	2245	12999
Schweden	79	444	116	565
Dänemark	76	419	129	612
Rußland	20	58	1	—
Spanien	1	2	1	—
Belgien	2	4	—	—

Über die Hälfte des Verkehr der beiden Kanäle entfällt also im Durchschnitt gesehen auf die beiden Nationen, die jeweils das größte Interesse, wirtschaftlich und politisch, an den Kanälen haben. Im Suezkanalverkehr stellt England von Anfang an den größten Anteil sowohl an Zahl der Schiffe, als auch an beförderten Registertons; er betrug im Jahre 1934-54,3 % gegen 54,5 % des Gesamtverkehrs im Jahre 1933. An zweiter Stelle rangiert Deutschland mit 2976000 t = 8,99 % des Gesamtverkehrs im Jahre 1934. Damit hat Deutschland wieder die Stelle erreicht, die es vor dem Kriege

innehatte. Im Jahre 1913 passierten den Kanal 778 Schiffe unter deutscher Flagge mit 3352000 N.R.T., 1914 waren es nur noch 481 Schiffe mit 2119000 N.R.T. In den folgenden Kriegsjahren fehlte die deutsche Flagge ganz. Erst 1920 erscheint sie wieder, und zwar mit 3 Schiffen, die einen N.T.-Gehalt von 15000 hatten. Ihr Anteil stieg im Jahre 1921 auf 35 Schiffe und 1922 auf 149 Schiffe mit 735000 N.R.T.-Gehalt. Im Jahre 1924 wurden 359 Schiffe unter deutscher Flagge registriert, und Deutschland war damit wieder an die dritte Stelle gerückt, um sich dann den zweiten Platz zurück zu erobern. Dann folgen Holland, Italien, Frankreich, Norwegen, Japan usw. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß der Anteil der Flotte der U.S.A. gegenüber der Zeit vor dem Kriege wesentlich gestiegen ist. Amerika, d.h. die Union versendet im Nordsüdverkehr hauptsächlich Petroleum, Metalle, Maschinen, Öle, Düngemittel und Papier, und zwar betrug der Warenverkehr in der Nordsüdrichtung 1934-237000t, 1933-168000t. In der Südnordrichtung betrug der Warenverkehr 1934-1358000t, 1933-1509000t. Hierbei handelt es sich fast nur um Rohprodukte, wie Kautschuk, Mineralien, Erze usw. Zurückgegangen ist im Suezkanalverkehr an Zahl der Schiffe der russische Anteil, wogegen die Warenausfuhrmenge aus Rußland durch den Kanal wesentlich gestiegen ist, von 1074000t in 1933 auf 1572000t in 1934.

Im Panamakanalverkehr entfiel ursprünglich, d.h. etwa in den ersten zehn Betriebsjahren mehr als die Hälfte des Gesamtverkehrs auf die Vereinigten Staaten, etwa 40% auf die europäischen Länder und der Rest in der Hauptsache auf Japan, Peru und Chile. Bis zum letzten Betriebsjahre haben sich die Zahlen jedoch wesentlich geändert. So betrug im Jahre 1934 vom Gesamtschiffsverkehr der Anteil: der U.S.A. 44,87%, Englands 24,24%, Norwegens 8,63%, Japans 5,31%, Deutschlands 4,16%, Frankreichs 2,16%, Dänemarks 2,11%, Schwedens 1,95%, Hollands 1,90%, Italiens 1,77% und Danzigs 1,47%. Der lokale Schiffsverkehr im Panamakanal ist zahlenmäßig nicht gering, da es sich aber durchweg um kleine Schiffe handelt, unbedeutend.

Die Kanäle als Unternehmen, ihre finanziellen Ergebnisse.

Um die Bedeutung der beiden Kanäle zu charakterisieren, ist es von Wichtigkeit, auch einen kurzen Überblick über die finanziellen Ergebnisse zu geben.

Der Suezkanal ist Eigentum der „Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez", einer Aktiengesellschaft, die ihren Sitz in Alexandrien und die Verwaltung in Paris hat. Im Jahre 1968 fällt das Eigentum am Kanal samt Verwaltung an Ägypten. Die für den Bau des Kanals verwandten Gelder in der Gesamthöhe von 462 Millionen Frcs. wurden aufgebracht durch Obligationen (262 Millionen) und durch Aktien (200 Millionen) zu je 500 Frs. Der Suezkanal ist im Gegensatz zum Panamakanal ein sich sehr gut rentierendes Unternehmen. Etwa bis zum Jahre 1875 waren die Ergebnisse der einzelnen Geschäftsjahre schlecht. Seitdem aber zeigen die jährlich steigenden Dividendensätze und das fortgesetzte Steigen der Kurse der Kanalaktien, daß die Kanalgesellschft aus dem Kanalbetriebe trotz Senkung der Transitabgaben große Gewinne herauswirtschaftet. Die Transitgebühren betrugen aufänglich 10 Frs. pro Tonne und Passagier von 1874 bis 1876-13 Frcs. pro N.R.T. und Passagier, um dann von Zeit zu Zeit herabgesetzt zu werden, bis sie 1913 mit 6,25 Frcs. ihren Tiefstand erreichten. Dieser Satz behielt bis Ende 1916 Geltung und wurde dann, da der Kanalverkehr merklich zurückgegangen war, erhöht. Weitere Erhöhungen folgten in den nächsten Jahren, zuletzt 1919. Seit 1920 sind die Gebührensätze wieder zurückgegangen. Sie betragen nach dem „Bulletin Décadaire de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez" seit 1. April 1934-5,75 Goldfrcs. für beladene Schiffe und Passagiere, 2,75 Goldfrcs. für Schiffe in Ballast.

Von der Höhe der Kanalgebühren, vielmehr von ihrer steigenden oder sinkenden Tendenz ist abzulesen, ob die jährlichen Einnahmeergebnisse gut oder schlecht waren. Im allgemeinen sind die Betriebsergebnisse, von den ersten und den Kriegsjahren abgesehen, immer gut gewesen. Die Dividenden, welche die Kanalgesellschaft an die Aktienbesitzer

verteilte, hatten kurz vor dem Kriege die geradezu enorme Höhe von 33% erreicht. Während des Krieges (1914/18) gingen die Einnahmen und infolgedessen auch die Dividendensätze zurück. Nach dem Kriege haben die Gewinne der Gesellschaft die Vorkriegshöhe nicht nur wieder erreicht, sondern sogar wesentlich überschritten. Bekanntlich hat England den größten Teil der Kanalaktien in Eigenbesitz, sodaß der englischen Finanzwirtschaft jährlich bedeutende Geldmittel zufließen. Für die beiden Geschäftsjahre 1933 und 1934 hat die Gesellschaft einen Reingewinn von je Frcs. 522185915,49 ausgewiesen. Die Verteilung des Reingewinnes wurde im Jahre 1933 wie folgt vorgeschlagen und genehmigt:

71%	den Aktionären	= Frcs.	370752000,—
15 „	dem Gouvernement von Ägypten	„ „	78327878,32
10 „	den Gründern	„ „	52218591,55
2 „	den Verwaltern	„ „	10443718,31
2 „	den Angestellten	„ „	10443718,31

Die Gesamteinnahmen aus dem Kanalbetrieb im Jahre 1933 betrugen Frcs. 886983266,76, wovon Frcs. 57919110,36 für die Unterhaltung des Kanals verwandt wurden, und zwar für die Vertiefung und Verbreiterung der Fahrrinne usw. Nach dem Generalversammlungsbericht vom 4. Juni 1934 beträgt die derzeitige durchschnittliche Tiefe des Kanals 10 m, die Breite mindestens 60 m. Die mittlere Dauer der Durchfahrt betrug 1933-13 Stunden 15 Minuten.

Der Panamalkanalverkehr hat an sich eine erstaunliche Entwicklung zu verzeichnen und steht dem Suezkanalverkehr an Größe kaum nach. Die finanziellen Ergebnisse des Panamakanalbetriebes blieben jedoch bisher weit hinter denen des Suezkanals zurück. Die gesamten Kosten des riesigen Bauwerkes beliefen sich bis zur Fertigstellung auf rund Dollar 400 Millionen. Bei einem Mindestzinsfuß von 3% wäre ein jährlicher Verzinsungsbetrag von 12 Millionen erforderlich, für Gehälter und Verwaltung Dollar 3 Millionen, sodaß also der jährlich aufzubringende Reingewinn Dollar 15 Millionen betragen müßte, wenn sich das Unternehmen

einigermaßen rentabel gestalten sollte. Diese Summe wurde einmal, und zwar im Betriebsjahre 1922/23 erreicht. Bis dahin waren die Ergebnisse so gering, daß nach Bestreitung der notwendigsten Ausgaben für Betrieb und Verwaltung kaum noch etwas übrigblieb. Sehr ins Gewicht fielen in den ersten Jahren die Sonderausgaben für Baggerarbeiten, die infolge der Bergrutsche notwendig wurden. Das erste Betriebsjahr brachte rund Dollar 4300000. Nach Abzug sämtlicher Betriebskosten verblieb ein Überschuß von Dollar 230833. Dieser Überschuß verwandelte sich aber in ein Defizit, als man Dollar 400000 zuviel gezahlte Kanalabgaben zurückzahlen mußte. Die Ergebnisse der folgenden Jahre waren noch unerfreulicher. So betrug der Fehlbetrag im zweiten Betriebsjahr volle Dollar 4599920. Zum erstenmal übertreffen die Einnahmen die direkten Ausgaben im Betriebsjahr 1919/20, und zwar um Dollar 1750000.

Wir sehen also, daß bis zum Betriebsjahr 1919/20 die Kanalverwaltung Kapital zusetzen mußte, daß sich das bis zur Eröffnung des Kanals angelegte Kapital, zuzüglich der jährlichen Zuschüsse, bis dahin noch nicht einmal zum geringsten Satz verzinst hatte. Seitdem sind zwar die Unterhaltungskosten zurückgegangen, aber sie sind immer noch so hoch, daß, was aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, von einer Verzinsung des in Panama angelegten Kapitals bis heute kaum die Rede sein kann, geschweige denn von einer Amortisation.

Es betrugen in 1000 Dollar[1]):

Fiskalj.	die Nettoeinkünfte	der Zinsendienst 3 %	der Überschuß	das Defizit
1914/21	1100	—	1100	—
1921/22	3360	15759	—	12219
1922/23	10892	15759	—	4867
1923/24	16960	15759	1200	—
1924/25	13982	15759	—	1777
1925/26	15743	15763	—	53
1926/27	16238	15831	407	—
1927/28	18712	15845	2866	—
1928/29	18218	15875	2342	—

[1]) „Annual Report 1934“ S. 142.

1929/30	18593	15901	2693	—
1930/31	15160	15952	—	791
1931/32	11752	15914	—	4162
1932/33	11911	15993	—	4082
1933/34	18177	16176	2001	—
Insgesamt	190977	206319	12609	27951

Mithin betrug das Gesamtdefizit in den bisherigen Betriebsjahren Dollar 15342000. Der Gesamtbetrag des bis zum 30. Juni 1934 in den Panamakanal und in die Kanalzone von der Union investierten Kapitals belief sich nach dem „Annual Report 1934" (Seite 142) auf Dollar 543744707,09.

Ein wirtschaftliches Unternehmen wie der Suezkanal ist also der Panamakanal nicht. Wenn man schließlich in Erwägung zieht, zu welchen Zwecken die Union den Kanal gebaut hat, daß sie Jahr für Jahr sehr große Aufwendungen für seine militärische Sicherheit macht, so erkennt man, daß der Kanal ein gewinnbringendes Unternehmen von vornherein auch nicht zu sein brauchte. Die Durchfahrtsgebühren wurden entsprechend der Höhe der Transitgebühren des Suezkanals vom Jahre 1913 auf den mäßigen Betrag von Dollar 1,25 pro N.R.T. für beladene Schiffe und Dollar 0,72 pro N.R.T. für leere Schiffe festgesetzt. Z. Zt. betragen die Transitgebühren für beladene Schiffe Dollar 1,20 pro N.R.T., für leere Schiffe Dollar 0,72 pro N.R.T. Hospitalschiffe und Kohlentransportschiffe zahlen Dollar 0,50 pro N.R.T.

Die Kanäle im Völkerrecht.

Wir sahen, daß beide Kanäle im Leben der Völker eine wichtige Rolle spielen, und es ist deshalb selbstverständlich, daß für beide umfassende internationale Regelungen getroffen wurden.

Für den Suezkanal geschah dies zuletzt durch den Vertrag zu Konstantinopel am 29. Oktober 1888. Der Vertrag kam zustande unter dem Zusammenwirken der europäischen Großmächte, der Türkei, Spaniens und der Niederlande. Später traten noch Schweden, Norwegen, Dänemark, China, Portugal und Japan bei. In dem Vertrag heißt es wörtlich: „The Suez maritime Canal shall always be free and open

in time of war as in time of peace to every vessel of commerse or of war, without distinction of flag etc“ [1]). Danach ist also Schiffahrtsfreiheit für jegliche Schiffe aller Flaggen in Kriegs- und Friedenszeiten ausgesprochen. Die Kanalblokkade wurde für unzulässig erklärt, und der Kanal nebst einer bestimmten Kanalzone sollte befriedet sein, d. h. kriegerische Handlungen dürfen hier nicht vorgenommen werden. Die Frage der Neutralität des Suezkanals ist dann in der völkerrechtlichen Praxis wiederholt Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen. Am meisten jedoch seit Beginn und während des Weltkrieges. Schon vor Beginn der Feindseligkeiten mit der Türkei wurde der Kanal durch England zum Kriegsschauplatz gemacht. Bereits im August 1914 zwang England mit Hilfe der ägyptischen Regierung die in den neutralen Kanalhäfen Zuflucht suchenden Handelsschiffe der Mittelmächte auszulaufen, kaperte sie vor dem Kanal, erklärte sie zur Prise und nahm die Besatzungen gefangen. Im November 1914 errichtete England an den Ufern des 160 km langen Kanals ausgedehnte Befestigungswerke und ergriff sonstige Verteidigungsmaßnahmen, die dem Vertrage von Konstantinopel direkt entgegenstanden. Kurzum es betrachtete den Kanal als sein ausschließliches Eigentum und unterwarf im übrigen den gesamten Verkehr aller Nationen einer scharfen Militärkontrolle [2]). Inzwischen ist das Völkerringen beendet und Ägypten ein unabhängiger Staat geworden. Dagegen ist eine dringend notwendig gewordene Neuregelung der Frage der Schiffahrt im Suezkanal noch nicht wieder erfolgt [3]).

Um den Panamakanal wurde eine Menge Verträge geschlossen. Die bekanntesten davon sind: der Bidlack-Malarinovertrag von 1846, der von der Union mit dem damals noch Neu-Granada benannten Columbien geschlossen wurde, der Hiese-Selva-Vertrag von 1849, der Cass-Yrissari-Vertrag von 1857 und der Dickinson-Ayon-Vertrag von 1868 mit

---

[1]) H. Arias „The Panamakanal“.
[2]) W. Glücks, a. a. O.
[3]) K. Strupp, im „Wörterbuch des Völkerrechts“ Neutralität,
„ „ „ „Positives Völkerrecht“.

Nicaragua. Eine praktische Bedeutung haben jedoch diese Verträge nie erlangt. Im Jahre 1884 schloß die Union einen neuen Vertrag mit Nicaragua, den sogenannten „Frelinghuysen-Zavala-Vertrag". Dieser gestattete der Union endgültig, den Kanal auf eigne Kosten zu bauen uud die dazu erforderlichen Gebietsteile für sich in Besitz zu nehmen. Durch die Spooner-Bill von 1902 und den Hay-Varilla-Vertrag vom 18.11.1903, der zwischen den Vereinigten Staaten und dem neuerstandenen Staate Panama zustande kam, gingen sämtliche Rechte und das ganze Restvermögen der liquidierten Lessepschen Kanalgesellschaft auf die Union über. Für die völkerrechtliche Stellung des Kanals sind noch die Verträge der Vereinigten Staaten mit Groß-Britanien von 1850, 1900 und 1901 von Bedeutung. England war als größte Seemacht und infolge seines Kolonialbesitzes in Mittelamerika weitgehend am Kanal interessiert und wollte vor allem die Neutralität des Kanals gewährleistet sehen. Der Clayton-Bulwer-Vertrag von 1850 garantierte die Sicherheit und die Neutralität des Kanals. Irgendwelche Sonderrechte der Union am Kanal sollten hierdurch ausgeschaltet werden. Der Vertrag hielt jedoch den immer tiefer wurzelfassenden Gedanken der Monroedoktrin nicht stand. Amerika ignorierte den Vertrag und fand schließlich in dem Hay-Pauncefote-Vertrag von 1900 eine Ergänzung aber auch zugleich eine wesentliche Abänderung zu seinen Gunsten. Der Union fiel sowohl das alleinige Recht der Beaufsichtigung des Kanalbaues, als auch das Recht, Regeln für die Benutzung des Kanals aufzustellen, zu. „Um das allgemeine Prinzig der Neutralisation des Kanals aufrechtzuerhalten, wurde die Regelung der Neutralisierung des Suezkanals aus dem Suezkanalvertrag auf den Panamakanal übertragen" [1]).

Der Hay-Pauncefote-Vertrag fand jedoch nicht die Zustimmung des amerikanischsn Senates. Es folgte deshalb bald, am 18.11.1901, der zweite Hay-Pauncefote-Vertrag, der an die Stelle des ersteren trat. Der Clayton-Bulwer-Vertrag wurde zwar hinfällig, doch sollte der Grundsatz der Neutralität nicht geschmälert werden. Ebenso sollte der Kanal

[1]) K. Strupp, a. a. O.

nicht dem Blockaderecht unterliegen, in ihm sollte kein Kriegsrecht ausgeübt, kein feindlicher Akt begangen werden; am 16. 12. 1901 wurde der Vertrag ratifiziert. „Die panamerikanische Konferenz zu Mexiko im Jahre 1902 nahm eine Resolution an, in der erklärt wurde, daß der Kanal ein Werk der Zivilisation darstelle, würdig der Größe des amerikanischen Volkes und von reichem Segen für die Entwicklung des Handels zwischen Amerika und den übrigen Ländern der Welt“ [1]). Ziemlich eigentümlich berührt dieser Feststellung gegenüber die Tatsache, daß die Union trotz entgegenstehender Vereinbarungen es durchgesetzt hat, dieses „Werk der Zivilisation“ mit den neuzeitlichsten Befestigungsanlagen auszustatten und mit starken Garnisonen zu belegen.

Zusammenfassung.

Im „Statistischen Jahrbuch für das deutsche Reich“ wird jährlich eine Statistik veröffentlicht, die uns Aufschluß gibt über den Verkehr in den drei bedeutendsten Seekanälen. Nach der Ausgabe von 1934 betrugen die Verkehrsleistungen in deutscher Vermessung im:

Jahr	Kaiser-Wilhelm-Kanal		Suezkanal *)		Panamakanal	
	Zahl d. Schiffe	Raumgeh. in 1000 N.T.	Zahl d. Schiffe	Raumgeh. in 1000 N.T.	Zahl d. Schiffe	Raumgeh. i. 1000 N·T.
1930	53541	22027	5682	24652	—	—
1931	48286	17757	5266	23184	4972	18921
1932	42074	12911	4938	21814	4367	16574
1933	40471	14180	5322	23514	4939	18148

*) ausschließlich Kriegsschiffe und Kriegstransportfahrzeuge.

Der Stand der allgemeinen Verkehrsziffern für die beobachteten Betriebsjahre ist also der, daß der Suezkanal unter den internationalen Kanälen ohne Zweifel die Führung hat, denn der auf seinen Fluten beförderte Schiffsraumgehalt ist am größten.

A. Dix schrieb in seiner politischen Geographie, Berlin-München 1921,: „Die weitaus befahrenste Strecke des gesamten Weltschiffsverkehrs ist jene zwischen Westeuropa und der Ostküste der Vereinigten Staaten. Anschließend daran

[1]) K. Strupp, a. a. O.

gestaltet sich am stärksten der Verkehr, der von Westeuropa durch das Mittelmeer und den Suezkanal führt, und sich jenseits des Roten Meeres auf die verschiedenen Wege nach Indien und Australien, Ostasien und -afrika verteilt". Erst in weitem Abstande folgt dann der Verkehr nach der westamerikanischen Küste und dem Pazifik. Der Panamakanalverkehr ist ähnlich dem Kaiser-Wihelmkanalverkehr zum größten Teil Küstenverkehr des Landes, das den Kanal aus nationalpolitischem Interesse gebaut hat. Ähnlich wie Deutschland den Kaiser-Wilhelmkanal aus strategischen Gründen baute, hat die Union den Panamakanal vor allem aus machtpolitischen Gründen gebaut. „Im Anschluß an ihren Krieg mit Spanien im Jahre 1898 waren die Vereinigten Staaten in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten. Sie verstärkten durch die Erlangung einer Schutzherrschaft über Cuba und Haiti und durch die Erwerbung Portoricos sowie später der dänischen Antillen ihre Stellung in Westindien bezw. im Mexikanischen Golf" [1]). Ihrer durch die Monroedoktrin folgerichtig gegebenen ostasiatischen Politik verschafften sie sich Stützpunkte in Hawai, Philippinen und einigen anderen pazifischen Inselgruppen. Durch den Panamakanal schufen sie sich eine machtverleihende Ausfalltüre nach diesen Gebieten. Der Panamakanl verbindet zwar auch wie der Suezkanal zwei Ozeane, aber er hat nicht dieselbe weltwirtschaftliche Bedeutung wie dieser, der eine sehr schlechte Verbindung wichtiger Wirtschaftsgebiete der Erde durch eine sehr gute ersetzte, zum mindesten tritt seine weltwirtschaftliche Bedeutung gegenüber der nationalpolitischen für die Union sehr zurück. Demnach ist der Panamakanal „vor allem ein wichtiges Hilfsmittel der Machtpolitik der Vereinigten Staaten von Amerika; die Dienste, die er dem internationalen Handelsverkehr leistet, stehen erst in zweiter Linie" [1]).

[1]) P. Arndt, „Die Weltwirtschaft in den Jahrzehnten um 1900".

Berichtigung: Auf den der Seiten 16 u. 17 sind die Kommas zwischen den Ziffern überflüssig.

Literaturverzeichnis.

Andree, Heiderich u. Sieger, Geographie des Welthandels, Wien 1927.
Arias, H. The Panamakanal, London.
Arndt, P. Die Weltwirtschaft in den Jahrzehnten um 1900.
„ „ Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.
Banse, E. Ägypten, Halle 1909.
„ „ Lexikon der Geographie, Hamburg 1923.
Bay, V. Le Canal de Suez, Paris 1912.
Bartling, N. Handels- und Verkehrs-Geographie, Leipzig 1924.
Bitter, W. Die weltwirtschaftliche Eroberung Mittelamerikas durch den Bananentrust, Hamburg 1921.
Blum, O. Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert, Hamburg, Berlin 1921.
v. d. Borght, R. Das Verkehrswesen, Leipzig 1925.
Burklin, W. Süd- und Mittelamerika, Berlin 1915.
Dix, A. Deutschland auf den Hochstraßen des weltwirtschaftlichen Verkehrs, Jena 1901.
„ „ Politische Geographie, München, Berlin 1922.
Fraser, I. F. Der Panamakanal, Berlin 1914.
Friedrich, E. Geographie des Welthandels und Weltverkehrs, Jena 1911.
„ „ Allgemeine Wirtschaftsgeographie, Berlin, Leipzig 1926.
Geistbeck, Dr. Der Weltverkehr, Freiburg 1895.
Georgi, Urkunden zur Geschichte des Suezkanals, Leipzig 1913.
Hassert, K. Allgemeine Verkehrsgeographie, Berlin, Leipzig 1913.
Haushofer, K. Geopolitik des Pazifischen Ozeans.
Hennig, R. Die Hauptwege des Weltverkehrs, Jena 1913.
„ „ Probleme des Weltverkehrs, Berlin 1913.
„ „ Der Kampf um den Suezkanal, Berlin 1915,
„ „ Abhandlungen zur Geschichte der Schiffahrt, Jena 1928.
„ „ Der neue Weltverkehr.
Hettner, A. Grundzüge der Länderkunde, Leipzig 1926.
Hilgard, K. E. Über Geschichte und Bau des Panamakanals, Zürich 1915.
Fiegel, M. D. Der Panamakanal, Berlin 1911.
Jannasch, R. Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr, Berlin 1904.
Lampe, F. Der mittelamerikanische Kanal, Berlin 1902.
„ „ Der Panamakanal, Berlin 1912.
Konde, O Erde und Wirtschaft in Zahlen, Hamburg 1926.
Kraus, A. Zweiter Reisebericht aus Ceylon und Vorderindien, Hamburg 1909.
„ „ Die innerpolitische Entwicklung Indiens im neuen Jahrhundert, Leipzig 1914.
Glücks, W. Die Handels- und Verkehrsbedeutung des Suezkanals für die deutsche Volkswirtschaft nach dem Kriege, wiss. Diss. Köln 1928/29.

Mollat, G. Volkswirtschaftliches Quellenbuch, 1920.
Partsch, I. Geographie des Welthandels, Breslau 1927.
Regel, F. Der Panamakanal, Halle 1909.
Sapper, K. Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie, Berlin, Leipzig 1925.
Sax, E. Land- und Wasserstraßen, Berlin 1920.
Singer, I. Die amerikanischen Bahnen und ihre Bedeutung für die Weltwirtschaft, Berlin 1909.
Hauptmann Smend Der Panamakanal und seine Bedeutung, Berlin 1913.
Schanz, G. Der künstliche Seeweg und seine wirtschaftliche Bedeutung, Berlin 1904.
Schmidt, W. Geographie der Welthandelsgüter, Breslau 1925.
Strupp, K. Positives Völkerrecht, Bonn 1922.
„ „ Wörterbuch des Völkerrechts.
Teubert, W. Die Welt im Querschnitt des Verkehrs, Berlin 1928.
Vogel, W. Politische Geographie, Leipzig, Berlin 1922.
Voss, M. Der Suezkanal und seine Stellung im Weltverkehr, Wien 1904.
v. Waltershausen, S. Die Weltwirtschaft, Leipzig 1926.
„ „ „ Die Entstehung der Weltwirtschaft, Jena 1931.
„ „ „ Die Umgestaltung der zwischenstaatlichen Wirtschaft, Jena 1935.
Wütschke, I. Der Kampf um den Erdball, München, Berlin 1922.
Woytinsky, L. Die Welt in Zahlen, Berlin 1927.
Tincauzer Der Panamakanal, Berlin 1912.
Zenker, W. Der Suezkanal und seine kommerzielle Bedeutung, Bremen 1870.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften,
„Nauticus", Statistisches Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen,
Weltwirtschaftliche Nachrichten,
Weltwirtschaftliches Archiv,
Wirtschaftsdienst,
Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik,
Wörterbuch der Volkswirtschaft,
Politisches Handwörterbuch,
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft,
Der deutsche Ökonomist,
Der deutsche Volkswirt,
Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd,
Geographische Zeitschrift,
The Statesmans Year-Book,
The Panama Canal Rekord, official Publication of the Panama Canal,
Annual Report of the Governor of the Panama Canal,
Official Handbook of the Panama Canal,
Le Canal de Suez, Bulletin Décadaire de la Compagnie universelle du Canal Maritime de Suez, Paris.

Lebenslauf.

Am 5. April 1902 wurde ich, Wilhelm Schick, als Sohn des Lehrers A. Schick und seiner Ehefrau Elisabeth geb. Schick zu Rüdigheim im Kreise Kirchhain geboren. Ich besitze die deutsche Staatsangehörigkeit.

Nach einem vierjährigen Besuche der Volksschule zu Rüdigheim erhielt ich die weitere Ausbildung an der Lateinschule zu Amöneburg, Kreis Kirchhain, und an dem humanistischen Gymnasium zu Fulda.

Nach Ablegung der Reifeprüfung ließ ich mich im Herbst 1921 an der Universität in Marburg a.d. Lahn bei der philosophischen Fakultät als Studierender der Wirtschaftswissenschaften immatrikulieren. Seit dem 1. März 1922 war ich in einem Marburger Bankgeschäft als Lehrling zwei Jahre beschäftigt. Während dieser Zeit konnte ich meinen Studien nicht mehr obliegen, und ich sah mich genötigt, sie auszusetzen. Zum Wintersemester 1924/25 ging ich an die Universität nach Frankfurt a.M., wo ich mich bei der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät einschreiben ließ. Hier machte ich am 3. Dezember 1926 das Diplom-Volkswirt-Examen.